RAPPORT D'ACTIVITÉ

1988

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

90-01007/

Québec, le 31 mai 1989

Monsieur Pierre Lorrain
Président de l'Assemblée nationale
Gouvernement du Québec
QUÉBEC

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport d'activité de la Régie de l'assurance automobile du Québec pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 décembre 1988.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,
responsable du développement régional

MARC-YVAN CÔTÉ

Sillery, le 31 mai 1989

Monsieur Marc-Yvan Côté
Ministre des Transports,
responsable du développement régional
700, boulevard Saint-Cyrille Est
29e étage
QUÉBEC

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activité de la Régie de l'assurance automobile du Québec pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 décembre 1988.

Ce rapport a été préparé conformément aux dispositions de l'article 19 de la Loi constituant la Régie de l'assurance automobile du Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le président-directeur général
de la Régie de l'assurance
automobile du Québec,

JEAN-P. VÉZINA

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PRÉSIDENT 4

LA RÉGIE 7

CONSEIL D'ADMINISTRATION 8

COMITÉ DE DIRECTION 10

ORGANIGRAMME 11

CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER 12
- La recommandation et l'application des normes 13
- Les faits saillants 13
- Les opérations reliées au permis de conduire et à l'immatriculation 14
- Les usagers de la route 14
- Les véhicules routiers 17

PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 20
- Le développement des connaissances sur les accidents de la route 21
- L'éducation à la sécurité routière 23
- La sensibilisation de la population 23
- La concertation 26

L'INDEMNISATION DES VICTIMES DE LA ROUTE 28
- Le régime d'assurance automobile 29
- L'amélioration du service à la clientèle 29
- Le projet de modification à la Loi sur l'assurance automobile 29
- L'indemnisation des dommages corporels 29
- La révision et l'appel 30
- La réadaptation des accidentés 30
- La traumatologie 30
- L'indemnisation des dommages matériels 31
- L'indemnisation complémentaire 31
- Les coûts du régime 31
- Le coût moyen des indemnités 31

LA GESTION DES RESSOURCES 32
- Les ressources humaines 33
- Les ressources informationnelles 33
- Les ressources en région 34
- Commentaires sur les états financiers 36

LES ÉTATS FINANCIERS 39

MESSAGE DU PRÉSIDENT

1988

LE 21 NOVEMBRE 1899, UNE AUTOMOBILE CIRCULAIT POUR LA PREMIÈRE FOIS DANS LES RUES DE MONTRÉAL. CE FUT UN TOURNANT HISTORIQUE. PRÈS DE QUATRE-VINGT-DIX ANS PLUS TARD ET POUR LA PREMIÈRE FOIS, UNE ANNÉE, 1988, ÉTAIT PROCLAMÉE «ANNÉE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU QUÉBEC». QUE DE CHEMIN PARCOURU DEPUIS CETTE SORTIE MÉMORABLE DE MONSIEUR UCAL-H. DANDURAND AU VOLANT DE SA RUTILANTE AUTOMOBILE WALTHAM, MAIS ÉGALEMENT QUE DE MORTS ET DE SOUFFRANCES INUTILES.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le bilan routier de 1988, malgré un fort mauvais premier trimestre, s'est soldé par une diminution du nombre de décès et de blessés. Compte tenu de la très forte progression depuis trois ans des véhicules en circulation et du kilométrage parcouru, ce résultat peut être qualifié de bon. Pour la troisième année consécutive, les accidents et le nombre de victimes sont demeurés à peu près stables. De fait, le nombre de décès et de blessés graves par 10 000 véhicules en circulation qui, en 1985, se situait à 27,7 est passé à 22,1 en 1988, soit une diminution de 20 %.

Malgré cette tendance positive, le Québec conserve au Canada et au sein des pays industrialisés un taux relatif d'accidents et de victimes qui se situe encore parmi les plus élevés. Il y a donc toujours place à l'amélioration, notamment chez les jeunes. Ceux-ci accèdent de plus en plus tôt et de plus en plus nombreux à la conduite automobile. Or, bien que le taux d'accidents corporels par 10 000 titulaires de permis ait diminué depuis 1985 pour les conducteurs de vingt ans et plus, il a augmenté pour les dix-neuf ans et moins. Par ailleurs, les usagers de la route qui sont les mieux protégés, soit les camionneurs, ont largement contribué (15 % de plus de victimes) à la détérioration du bilan routier en 1988. Voilà déjà deux cibles bien identifiées qui demandent une attention particulière de tous les intervenants au cours des prochaines années.

LA SITUATION FINANCIÈRE

L'augmentation du nombre de véhicules en circulation et du nombre de titulaires de permis de conduire est venue compenser en partie la baisse des revenus provenant de la diminution des contributions d'assurance décrétée en août 1987. L'impact de cette modification à la tarification s'est fait sentir, comme prévu, principalement en 1988 à cause de l'étalement des renouvellements de l'immatriculation des véhicules et des permis de conduire. Par ailleurs, les dépenses, malgré la pleine indexation de toutes les indemnisations, ont diminué de près de 2 %, par suite principalement de l'amélioration du bilan routier tant sur le plan du nombre de victimes que de la gravité des blessures. Dans ce dernier cas, l'expérience des dernières années a amené la Régie à revoir substantiellement ses hypothèses actuarielles.

Le nombre d'invalides à long terme a été estimé au début du régime à la lumière du bilan routier des années soixante-dix et de l'expérience des compagnies privées d'assurance. Maintenant que le régime public a près de onze ans d'existence, l'observation plus récente permet de conclure que cette estimation initiale n'est plus conforme à la réalité. En effet, le nombre de grands blessés et la persistance des blessures sont moins élevés que prévu et cela, pour plusieurs raisons: diminution des limites de vitesse sur les routes, accroissement du port de la ceinture de sécurité, possibilités plus grandes pour les personnes handicapées de retourner sur le marché du travail, etc. Notons, également, que la Régie ne ménage aucun effort pour permettre au plus grand nombre possible de victimes de retourner sur le marché du travail. Les compagnies privées d'assurance, compte tenu qu'elles indemnisaient les assurés au moyen de paiements forfaitaires, n'avaient pas de véritables intérêts à mettre sur pied des programmes de réadaptation.

Compte tenu de tous ces éléments, il est possible maintenant d'abaisser l'estimation du nombre de victimes d'acci-

dents qui auront une durée d'invalidité à long terme. Ce changement d'hypothèse a un impact immédiat de l'ordre de 50 millions de dollars en 1988 et explique pour l'essentiel que l'augmentation de la réserve actuarielle n'est que de 360,3 millions de dollars en 1988 comparativement à 411,1 millions de dollars en 1987.

Pour les années antérieures à 1988, cette seule modification d'hypothèse compte pour 85 des 264,8 millions de dollars apparaissant à l'item «Redressement de la réserve actuarielle».

La conjoncture économique favorable qui prévaut depuis la récession majeure de 1982 a également amené la Régie à reconsidérer les hypothèses économiques servant à évaluer la réserve actuarielle. Depuis quelques années, les taux d'intérêt nets excèdent au Canada de beaucoup le taux moyen de 2 % observé au cours des dernières décennies. De fait, pour des raisons d'équilibre de la balance des paiements et, plus récemment, de lutte à l'inflation, le Canada pratique des taux d'intérêts très élevés, largement plus élevés que ceux ayant cours dans la très grande majorité des pays industrialisés.

Malgré une prudence justifiée, il est souhaitable de tenir compte de ce nouveau phénomène qui dure maintenant depuis plus de cinq ans. Par conséquent, la Régie a décidé de modifier à la hausse les hypothèses concernant les taux de rendement nets sur ses placements. Il faut donc moins d'argent dans la réserve actuarielle pour faire face à tous les engagements vis-à-vis des victimes puisque l'on présume un taux de rendement plus élevé sur les sommes investies. Cette décision se reflète donc par un redressement de 132 millions de dollars de la réserve actuarielle des années antérieures à 1988.

Somme toute, la Régie a maintenant suffisamment d'années d'expérience pour se permettre une modification graduelle de ses principales hypothèses actuarielles. Les changements effectués cette année sont très substantiels, mais d'autres modifications sont à prévoir si l'inflation et les taux d'intérêt sont maintenus au niveau actuel et si le bilan routier, au plan notamment de la gravité des blessures, continue de s'améliorer.

LE SIÈGE SOCIAL

Depuis plusieurs années, la Régie a comme objectif de regrouper son personnel du siège social. La situation qui prévaut actuellement, c'est-à-dire la dispersion dans cinq édifices, entraîne une perte de temps et des frais de toute sorte.

Le 1er décembre 1988, la Régie était donc heureuse d'annoncer un investissement de l'ordre de 50 millions de dollars afin d'établir son siège social à la Gare intermodale de Québec.

Non seulement la Régie sera propriétaire de l'immeuble, mais le gouvernement lui a confié la responsabilité d'agir comme maître d'oeuvre du projet de construction.

Le nouveau siège social, dont la superficie aménageable atteindra 30 000 mètres carrés, permettra à la Régie d'y loger de façon adéquate ses employés en y aménageant 1 800 postes de travail. Les travaux de construction débuteront à la fin de l'été 1989 et la date d'occupation est prévue pour la fin de l'année 1991.

LE 10e ANNIVERSAIRE

Le 1er mars 1978, le régime public d'assurance automobile du Québec commençait ses activités. La Régie a donc célébré, en 1988, son dixième anniversaire. Il n'existe aucun précédent au Québec et même au Canada concernant une entreprise dont la croissance aurait été aussi rapide que celle connue par la Régie.

Non seulement elle est devenue l'assureur de toutes les Québécoises et de tous les Québécois, mais également un chef de file en matière de promotion de la sécurité routière et le principal gestionnaire du Code de la sécurité routière.

Prévention, gestion des dossiers des conducteurs et des véhicules, indemnisation et réadaptation des victimes, voilà des mandats d'une grande complémentarité qui ont un seul et même objectif, soit la réduction des risques inhérents à l'usage de la route. Avec une telle mission, il n'est pas surprenant que la Régie ait accédé, en aussi peu de temps, au rang des grandes entreprises puisque aucune autre corporation publique ou privée au Québec ne possède plus de clients.

Différentes célébrations regroupant les autorités politiques, les administrateurs qui se sont succédés depuis dix ans au Conseil d'administration, les différents partenaires de la Régie et les employés ont permis de souligner ces dix années de préoccupation constante pour offrir aux usagers de la route des services rapides, courtois et de grande qualité. Pour ce faire, la Régie de l'assurance automobile a su se donner des outils modernes, se hisser dans plusieurs domaines au sommet de la technologie et, surtout, développer chez son personnel un sentiment d'excellence et d'appartenance.

LA RÉGIE

Créée en 1977, la Régie de l'assurance automobile du Québec est une corporation au sens du Code civil et jouit des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement. Elle est gérée par un conseil d'administration composé de onze membres, dont un président et un vice-président, tous nommés par le gouvernement. Le président est aussi directeur général de l'organisme. Le ministre des Transports est responsable des activités de la Régie devant l'Assemblée nationale, depuis octobre 1980.

La Régie a pour mission de réduire les risques inhérents à l'usage de la route. Trois plans d'action à la fois distincts et complémentaires s'intègrent à cette mission. Il s'agit du CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER, de la PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE et de l'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE.

D'une part, la Régie exerce le rôle de gestionnaire principal du Code de la sécurité routière par la recommandation et l'application des normes appropriées. Elle assume également son rôle de chef de file en sécurité routière en prévenant les accidents et les dommages corporels qui y sont associés par des moyens persuasifs reposant sur des efforts de sensibilisation, d'éducation et de concertation auprès de la population et des intervenants concernés.

D'autre part, elle réduit les conséquences des dommages corporels pour les accidentés par l'indemnisation de leur perte économique et par leur réadaptation.

La Régie perçoit également les revenus de l'État reliés au permis de conduire et à l'immatriculation. La Régie effectue en outre le contrôle de l'assurance de responsabilité contre les dommages matériels.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

PRÉSIDENT

Jean-P. Vézina, économiste
Président-directeur général
Régie de l'assurance automobile du Québec

VICE-PRÉSIDENT

Paul Vézina, avocat
Vézina, Pouliot & Associés (Québec)

MEMBRES

Michel Demers, avocat
Stein, Monast, Pratte & Marseille (Québec)

Roger Dionne, administrateur
Président de l'Office de l'habitation de Montréal

Marc-A. Fortier, Adm. A.
Président
Serviam inc. (Québec)

Jean-J. Frenette, c.g.a.
Directeur adjoint à l'accueil
Office du tourisme et des congrès (CUQ)

Georges Gagné, administrateur
Président
Les Transports Delson ltée (Delson)

Miriam Grassby, avocate
Grassby, Pilon (Montréal)

Louise Roy, présidente et coordonnatrice générale
Tour de l'Île-de-Montréal

Roland Tremblay, courtier en assurances
Roberval

Robert B. Keefler, ingénieur
Président
Centre d'orientation de la vie

SECRÉTAIRE

Claude Gélinas, avocat
Directeur des services juridiques
Régie de l'assurance automobile du Québec

COMITÉ DE DIRECTION

DIRECTION GÉNÉRALE
Jean-P. Vézina,
président-directeur
général

VICE-PRÉSIDENCE À
L'ADMINISTRATION ET
AUX FINANCES
André Thibault, vice-président*

VICE-PRÉSIDENCE AU
CODE DE LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
Georges Lalande, vice-président

VICE-PRÉSIDENCE AUX
SERVICES AUX
ACCIDENTÉS
Ronald Clark, vice-président

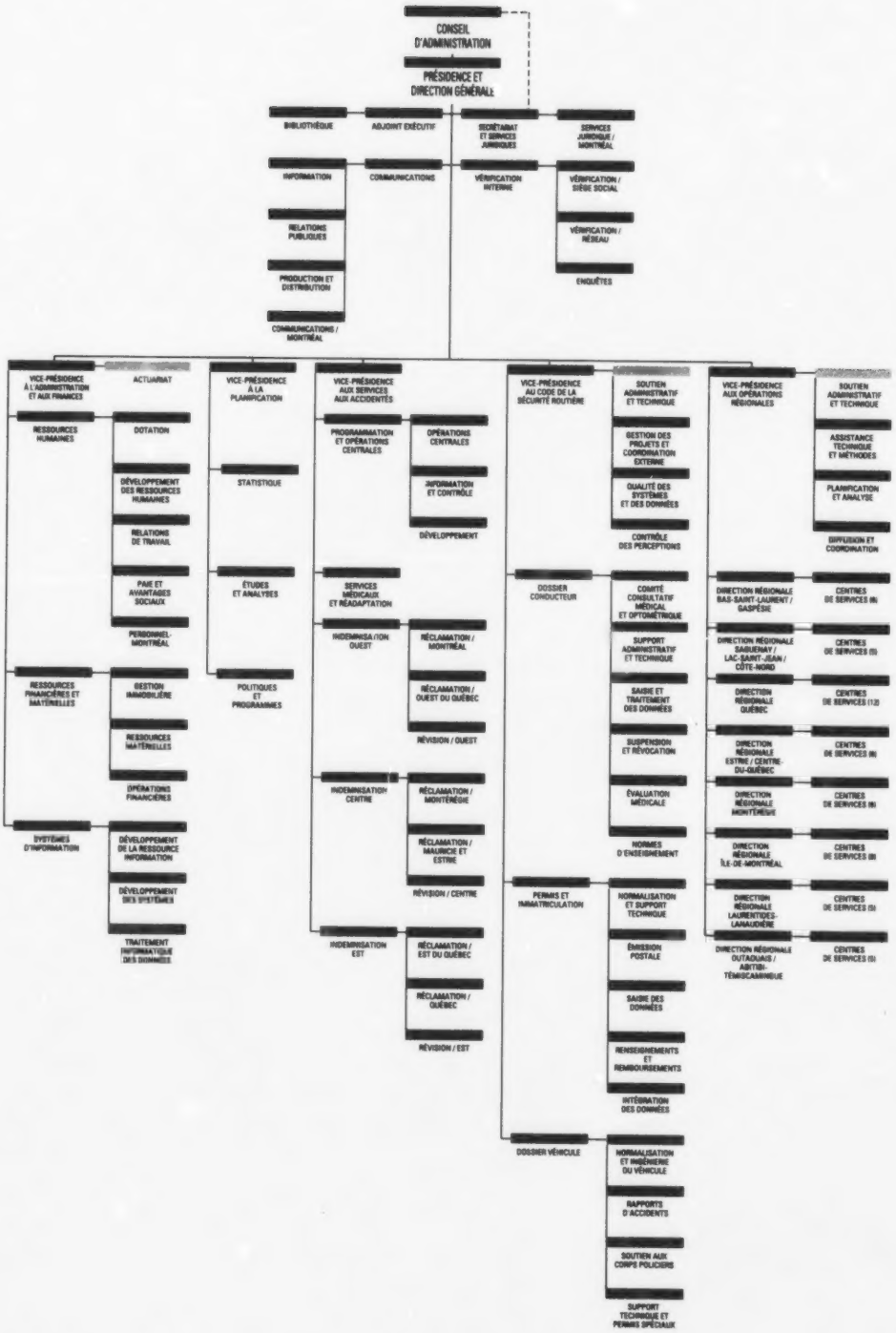
VICE-PRÉSIDENCE À LA
PLANIFICATION
Michel Roy, vice-président

VICE-PRÉSIDENCE AUX
OPÉRATIONS
RÉGIONALES
Denis L'Homme, vice-président

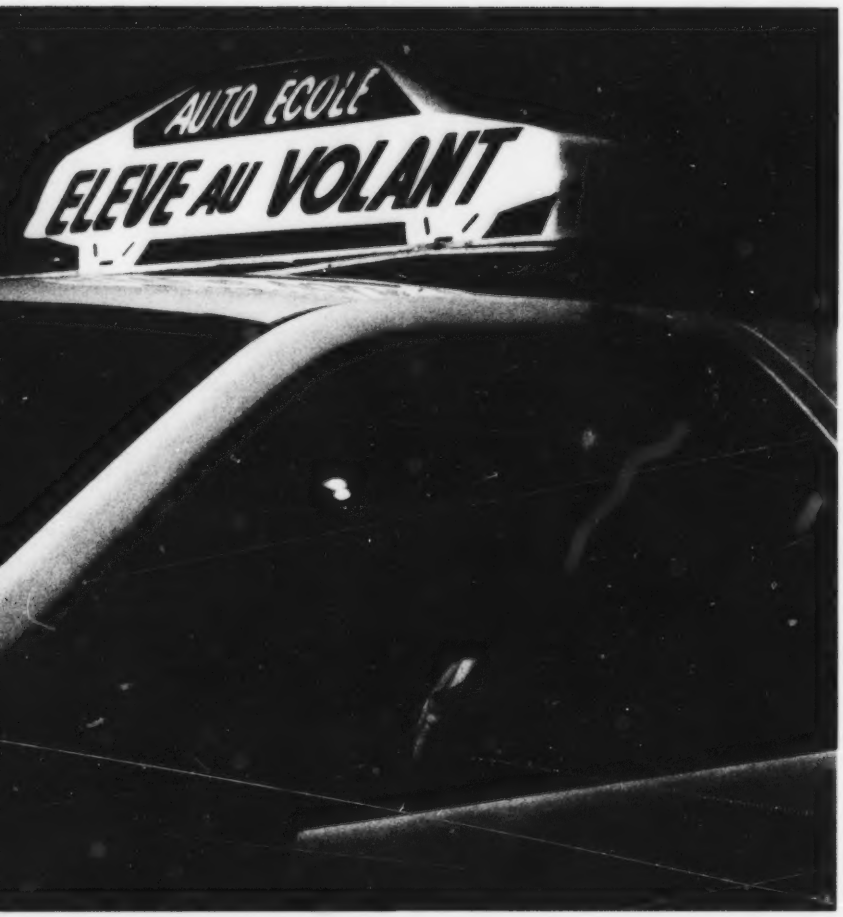
Alain Bélanger, secrétaire
Adjoint exécutif au président-
directeur général

* Entré en fonction le 6 septembre 1988 en remplacement de Mme Claire Monette

ORGANIGRAMME



LE CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER



En tant que gestionnaire principal du Code de la sécurité routière, la Régie de l'assurance automobile du Québec assume les multiples mandats liés à la gestion du permis de conduire, de l'immatriculation et de la sécurité des véhicules.

En 1988, la Régie...

... a effectué 2 357 306 opérations relatives à l'évaluation des conducteurs, à la délivrance et au renouvellement des permis de conduire;

... a enregistré aux dossiers des conducteurs 733 939 avis d'infractions entraînant l'inscription de points d'inaptitude et a informé 184 231 conducteurs qu'ils avaient accumulé six points d'inaptitude et plus;

... a immatriculé 3 716 958 véhicules et a effectué 6 545 688 opérations relatives à l'immatriculation des véhicules;

... a mis en place les mécanismes propres à assurer la vérification mécanique de plus de 130 000 véhicules;

... a directement contribué à augmenter la sécurité dans le transport routier en travaillant à la définition et à l'implantation de nouvelles normes en matière de sécurité dans le camionnage et le transport des personnes.

«Lorsque l'instructeur de l'école de conduite nous a appris au premier cours que 300 jeunes de 16 à 24 ans décédaient chaque année sur les routes du Québec, j'ai compris pourquoi c'était important de suivre un cours de conduite».

1988

LA RECOMMANDATION ET L'APPLICATION DES NORMES

Le Code de la sécurité routière contient l'ensemble des règles destinées à rendre l'utilisation du réseau routier au Québec le plus sécuritaire possible pour les usagers de la route.

Conformément aux mandats qui lui sont dévolus par cette loi, la Régie doit s'assurer que les conducteurs possèdent les connaissances et les habiletés requises pour conduire un véhicule sur la voie publique. Elle veille donc à la qualité de la formation des conducteurs et à l'évaluation de leur compétence. Elle a aussi la responsabilité d'exercer un suivi du comportement du conducteur et de sa santé de façon à s'assurer qu'il est toujours apte à utiliser un véhicule routier.

La Régie assure également la vérification mécanique des éléments sécuritaires de certaines catégories de véhicules afin d'éviter que leur mauvais état ne soit la cause d'accidents. Elle fixe, par ailleurs, des normes d'utilisation des véhicules.

LES FAITS SAILLANTS DU DERNIER EXERCICE

Les travaux du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) destinés à mettre en place le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers se sont poursuivis. Mis en application graduellement à partir du 1er janvier 1988, ce nouveau Code instaure les normes canadiennes à l'égard des entreprises de transport routier, des conducteurs et des véhicules.

Le Québec a pu exprimer sa position sur chacune des normes du Code canadien. La participation soutenue de la Régie aux groupes de travail canadiens a en effet permis d'orienter l'application de ces normes en regard de la réalité québécoise. Notons qu'au sein du CCATM, le Québec assume notamment la présidence du Comité sur la conformité et la réglementation.

NOMBRE D'OPÉRATIONS RELATIVES AU PERMIS DE CONDUIRE

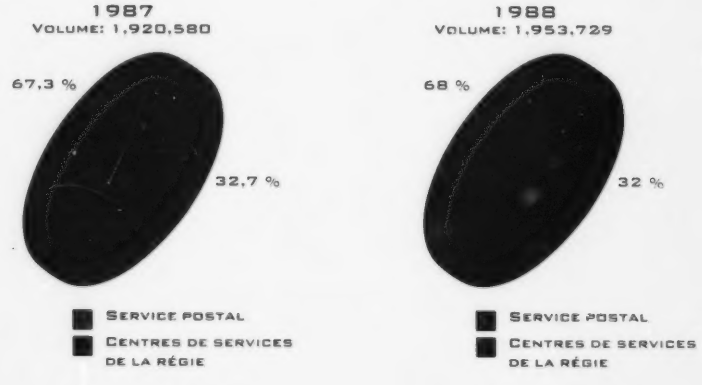
	CENTRES DE SERVICES					SERVICE POSTAL	
	DÉLIVRANCE DE PERMIS D'APPRENTI-CONDUCTEUR	DÉLIVRANCE DE PERMIS DE CONDUIRE	RENOUVELLEMENT	RENOUVELLEMENT DE PERMIS D'APPRENTI-CONDUCTEUR	TOTAL	RENOUVELLEMENT	GRAND TOTAL
1988	152 061	199 967	630 127	51 549	1 033 704	1 323 602	2 357 306
1987	150 234	202 399	628 339	52 176	1 033 148	1 292 241	2 325 389

En collaboration avec les associations concernées, un système de contrôle des transporteurs routiers a été conçu. Ce système comprend une table de points d'inaptitude imputables aux transporteurs routiers, ce qui permet de suivre leur comportement en matière de sécurité routière. De plus, il servira à alimenter le système du profil du transporteur qui est actuellement en développement.

Le projet de loi 77, adopté en décembre à l'Assemblée nationale, allait de nouveau modifier le Code de la sécurité routière. Ce projet de loi avait pour buts: d'abolir la limite d'âge de 70 ans pour la conduite d'un véhicule de commerce, d'un autobus, d'un minibus, d'un taxi et d'un véhicule d'urgence; de reconduire le moratoire sur la délivrance de nouveaux permis d'écoles de conduite; de renforcer les dispositions relatives au détecteur de radar de vitesse; et de permettre le renouvellement des permis de conduire auprès des mandataires de la Régie.

En 1988, le gouvernement, sur proposition de la Régie, a décidé de réviser les catégories de plaques. Celles-ci sont passées de 47 à 16. La mise en vigueur de ce projet, qui a nécessité des modifications réglementaires, administratives et informatiques, a été fixée au 1er janvier 1989.

RÉPARTITION DES RENOUVELLEMENTS DE PERMIS DE CONDUIRE



RÉPARTITION DES OPÉRATIONS D'IMMATRICULATION

	Renouvellements		Acquisitions		Autres[1]		Total	
	1988	1987	1988	1987	1988	1987	1988	1987
Centres de services	902 930	742 615	673 783	645 322	355 108	412 434	1 931 821	1 800 371
Mandataires privés	541 567	382 693	539 234	454 835	229 447	245 366	1 310 248	1 082 894
Caisses populaires	854 693	757 047	734 410	711 627	296 748	334 991	1 885 851	1 803 665
Total du réseau	2 299 190	1 882 355	1 947 427	1 811 784	881 303	992 791	5 127 920	4 686 930
Service postal	1 417 768	1 233 918					1 417 768	1 233 918
Grand total	3 716 958	3 116 273	1 947 427	1 811 784	881 303	992 791	6 545 688	5 920 848

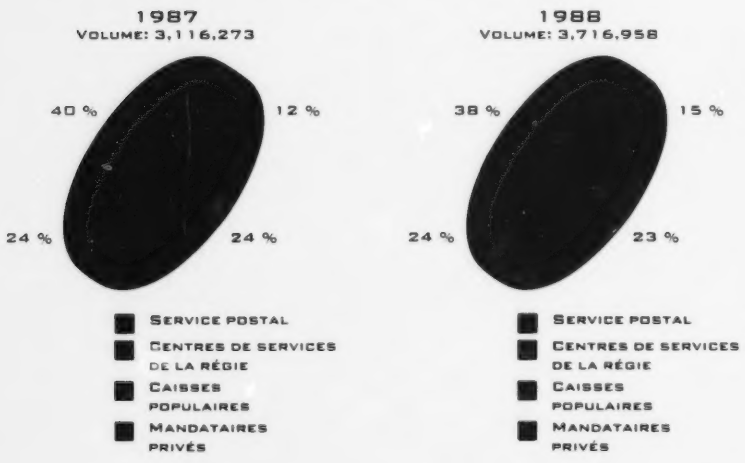
1 Les autres transactions d'immatriculation comprennent les remisages, les remplacements de documents, les modifications du dossier véhicule et les retraits d'un véhicule.

LES OPÉRATIONS RELIÉES AU PERMIS DE CONDUIRE ET À L'IMMATRICULATION

Au cours de la dernière année, la Régie de l'assurance automobile a perçu 927,8 millions de dollars répartis ainsi: 496 millions de dollars en contributions d'assurances et frais administratifs; 356 millions de dollars, au nom du ministère des Finances, pour les droits de permis et d'immatriculation; 75,8 millions de dollars, au nom du ministère du Revenu dont 35,1 millions de dollars pour la taxe de vente lors de l'acquisition de véhicules entre particuliers et 40,7 millions de dollars pour la taxe de vente sur les assurances. Les différents aspects de la gestion du Code de la sécurité routière mettent annuellement la Régie en relation directe avec près de 4 millions de citoyens de même qu'avec de nombreux interlocuteurs, au Québec et ailleurs en Amérique du Nord.

Ainsi, au cours de 1988, 8 902 994 opérations ont été effectuées auprès de cette clientèle. De ce nombre, 2 357 306 étaient relatives au permis de conduire et 6 545 688 se rapportaient à l'immatriculation. En ce qui concerne plus spécifiquement les renouvellements, 68 % des opérations relatives au permis et 38 % relatives à l'immatriculation ont été effectuées par la poste.

RÉPARTITION DES RENOUVELLEMENTS D'IMMATRICULATION



LES USAGERS DE LA ROUTE

La formation des conducteurs

Parmi les conditions préalables pour obtenir un permis autorisant la conduite d'un véhicule de promenade ou d'une motocyclette, il faut avoir suivi avec succès un cours de conduite approuvé par la Régie. Ce cours est donné par les écoles de conduite privées et quelques commissions scolaires qui sont titulaires d'un permis d'école de conduite.

Pour assurer la qualité de la formation des conducteurs et l'uniformité de l'enseignement, la Régie élabore les programmes cadre de formation, prescrits par le Règlement sur les écoles de conduite.

Au 31 décembre 1988, on dénombrait au Québec 428 permis généraux d'école de conduite autorisant leurs titulaires à dispenser l'enseignement de la conduite d'un véhicule de promenade autre qu'une motocyclette et un cyclomoteur ou la conduite d'une motocyclette ou les deux à la fois.

Comme le renouvellement des permis généraux d'école de conduite est maintenant étalé sur deux ans, 171 permis généraux d'école de conduite ont été renouvelés en 1988:

- 120 permis dans la classe véhicule de promenade;
- 50 permis dans la classe véhicule de promenade et motocyclette;
- 1 permis dans la classe motocyclette.

En 1988, 197 permis temporaires d'écoles de conduite furent délivrés. De ce nombre, 24 étaient encore valides le 31 décembre 1988.

Durant l'année, l'ensemble des écoles de conduite ont fait l'objet de 1 289 visites par les préposés aux établissements accrédités dans le but de vérifier le respect des exigences pédagogiques et administratives édictées par le Règlement sur les écoles de conduite. Ces visites ont amené les préposés à remettre 60 constats d'infractions dont 58 ont été acceptés par le ministère de la Justice et ont fait ou font l'objet de poursuites devant les tribunaux.

À la fin de l'année 1988, 1 823 personnes étaient titulaires de permis d'enseignement valides pour dispenser l'enseignement de la conduite automobile au Québec. Le renouvellement des permis d'enseignement, ayant également été étalé sur une période de deux ans, la Régie a procédé au renouvellement de 776 d'entre eux en 1988 et elle a délivré 169 nouveaux permis d'enseignement tout en y autorisant l'ajout de 150 nouvelles classes ou catégories.

La Régie a mis sur pied divers outils administratifs et techniques afin d'assumer un rôle de plus en plus efficace auprès des écoles de conduite et d'assurer ainsi à la clientèle de ces écoles une meilleure garantie quant à la qualité de l'enseignement qu'elles dispensent.

Par ailleurs, en raison de l'entrée en vigueur, au début de 1989, de la norme du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers sur la classification uniforme des permis de conduire, la Régie a procédé, au cours de l'année, à la réévaluation des permis de plus de 700 000 titulaires de permis de la classe 21 (conduite d'un véhicule routier dont la masse totale en charge est de 11 000 kg et plus).

NOMBRE DE TITULAIRES SELON LES CLASSES AUTORISÉES[1]

CLASSES DE VÉHICULES AUTORISÉES	NOMBRE DE TITULAIRES AU 88-06-01[2]	NOMBRE DE TITULAIRES AU 87-12-31
Véhicules routiers de moins de 11 000 kg incluant les véhicules de promenade	**3 924 427**	3 865 528
Motocyclettes[3]	**2 715 743**	2 701 744
Véhicules routiers de 11 000 kg et plus	**726 068**	731 954
Autobus et minibus	**59 169**	57 176
Taxis	**24 444**	23 960

1 Un titulaire de permis de conduire peut posséder plus d'une classe de permis autorisée.
2 À partir de 1988, les données sur le nombre de titulaires de permis de conduire, pour être conformes aux données démographiques du Bureau de la statistique du Québec, sont celles du 1er juin.
3 Les titulaires ayant obtenu leur permis avant juillet 1978 ont conservé certains privilèges. Ainsi, l'obtention du permis de conduire donnait automatiquement le droit de conduire une motocyclette à moins d'avoir un handicap physique.

L'évaluation des candidats au permis de conduire

Après avoir suivi avec succès un cours de conduite pour le véhicule de promenade ou la motocyclette, l'apprenti conducteur désireux d'obtenir un permis de conduire doit se présenter aux examens de la Régie. De plus, pour être admissible aux examens autorisant la conduite d'un véhicule lourd ou d'un véhicule affecté au transport de personnes, le candidat doit posséder une expérience de conduite d'un véhicule de promenade correspondant à un an pour un taxi, un minibus ou un autobus de 24 passagers ou moins, correspondant à deux ans pour un autobus de 24 passagers et plus ou pour un camion porteur et à trois ans pour un camion remorque.

L'amélioration des examens demeure une préoccupation constante de la Régie, ceux-ci déterminant en effet l'objectif à atteindre en matière de qualité de la formation des conducteurs. En outre, avant de délivrer un permis de conduire, la Régie doit s'assurer que le candidat a acquis les connaissances et possède les habiletés requises pour la conduite d'un véhicule automobile. Deux types d'examens sont utilisés, l'un théorique et l'autre pratique. Les personnes dont le permis de conduire a été révoqué doivent pour leur part subir un examen de réinsertion.

Les permis de conduire sont renouvelables tous les deux ans, à la date d'anniversaire du titulaire, ce qui représente 1,9 million de permis renouvelés chaque année.

En 1988, la Régie a procédé à l'évaluation médicale ponctuelle de 223 351 conducteurs pour s'assurer de leur capacité à conduire un véhicule routier. L'évaluation des dossiers les plus complexes est assurée par un comité médical et optométrique. Composé de membres de la Corporation professionnelle des médecins du Québec et de la Corporation professionnelle des optométristes du Québec, ce comité est chargé de donner son avis et de formuler des recommandations sur la vision et l'état de santé requis pour la conduite d'un véhicule routier.

NOMBRE DE RÉVOCATIONS DU PERMIS DE CONDUIRE OU DE SUSPENSIONS DU DROIT D'EN OBTENIR UN

	1988	1987
Infractions criminelles		
– trois mois[1]		5 010
– six mois[1]		926
– entre un et deux ans	20 316	19 137
– deux ans et plus	4 936	491
Sous-total	25 252	25 564
Points d'inaptitude		
– trois mois	10 967	10 944
– six mois	1 513	1 301
– douze mois	256	118
Sous-total	12 736	12 363
Suspensions pour non-paiement d'amendes au Code de la sécurité routière ou à un règlement municipal de circulation[2]	32 705	
Total	70 693	37 927

1 La durée minimale des suspensions de droit pour des infractions criminelles est passée à un an en 1987.
2 Cette disposition du Code de la sécurité routière est entrée en vigueur le 1er juin 1988.

Le suivi de l'aptitude à conduire

En raison des conséquences sociales et économiques des accidents de la route, le Code de la sécurité routière comporte des dispositions d'ordre préventif et punitif à l'égard des comportements fautifs ou dangereux des conducteurs.

Ainsi, la Régie doit révoquer le permis de conduire de toute personne déclarée coupable d'une infraction au Code criminel commise avec un véhicule routier, comme la conduite en état d'ébriété. Pour ces infractions, le Code de la sécurité routière prévoit la révocation du permis et la suspension du droit d'en obtenir un autre pendant:

- un an pour une première infraction criminelle reliée à la conduite automobile;
- deux ans pour une deuxième infraction criminelle de même nature commise au cours des cinq dernières années; et
- trois ans pour toute infraction criminelle de même nature commise subséquemment au cours des cinq dernières années.

En 1988, 25 265 de ces infractions criminelles ont entraîné 16 930 révocations et 8 322 suspensions du droit d'obtenir un permis. Le Code de la sécurité routière ne permet pas de délivrer un permis restreint au conducteur condamné pour une infraction criminelle.

De plus, à l'égard de certaines infractions au Code de la sécurité routière, la Régie administre un système de points d'inaptitude basé sur la gravité relative de chacune des infractions. Lorsque le conducteur a six points d'inaptitude ou plus, il reçoit un avis l'informant de l'état de son dossier et l'invitant à modifier ses habitudes de conduite. L'accumulation de douze points d'inaptitude ou plus à son dossier, au cours d'une période de deux ans, entraîne la révocation de son permis de conduire.

Dans ce cas, la suspension du droit d'obtenir un nouveau permis est de trois mois et un examen théorique est obligatoire pour obtenir un nouveau permis. La durée d'une deuxième révocation à l'intérieur de ce délai est de six mois et celle d'une troisième est d'un an.

Un permis restreint, pour une période ne dépassant pas trois mois, peut être délivré à une personne dont le permis de conduire est révoqué pour la première fois depuis deux ans lorsqu'il s'agit d'une révocation pour l'accumulation de points d'inaptitude. Cette personne doit toutefois avoir obtenu une ordonnance d'un juge après avoir fait la preuve qu'elle a absolument besoin de conduire un véhicule dans l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance. En 1988, 3 079 permis restreints ont ainsi été délivrés.

En cours d'année, 733 939 avis d'infractions entraînant l'inscription de points d'inaptitude ont été enregistrés aux dossiers des conducteurs et 184 231 conducteurs ont été informés qu'ils avaient accumulé six points d'inaptitude et plus. L'accumulation de douze points d'inaptitude et plus a entraîné l'imposition de 11 018 révocations et 1 718 suspensions du droit d'obtenir un permis. De plus, 4 371 conducteurs ont vu leur droit d'obtenir un permis suspendu pour avoir conduit durant une révocation ou une suspension.

La Régie a également le pouvoir de suspendre un permis ou de restreindre son utilisation pour des raisons de santé ou pour un refus de se conformer aux examens médicaux ou de compétence prescrits. En 1988, des suspensions de classes ou de permis ont été imposées à 5 539 personnes pour des raisons médicales, alors que 44 271 titulaires de permis ont été affectés par des suspensions administratives de leur permis de conduire pour ne pas avoir fourni les rapports médicaux requis dans le délai prévu.

De concert avec le ministère de la Justice, la Régie a appliqué en 1988 les dispositions de la Loi 76 concernant la suspension du permis de conduire pour des amendes non payées à la suite d'infractions au Code de la sécurité routière ou à un règlement municipal de circulation. Elle a procédé ainsi à 32 705 suspensions. De ce nombre, 14 966 conducteurs ont pu bénéficier d'une levée de suspension après avoir payé leur amende.

LES VÉHICULES ROUTIERS

L'identification des véhicules et de leurs propriétaires

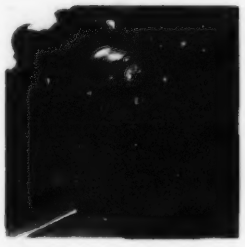
Au Québec, toute personne qui est propriétaire d'un véhicule routier doit l'immatriculer à moins qu'elle n'en soit exemptée par le Code de la sécurité routière. Généralement, les exemptions portent sur les véhicules entreposés chez les commerçants, la machinerie agricole et les véhicules de loisir dans les cas prévus par règlement. Les commerçants, de même que les recycleurs, doivent tenir un registre des véhicules qu'ils possèdent.

Dans un souci de simplification administrative pour le client, la Régie a implanté en 1988 le guichet unique pour la perception des droits dans le cadre de l'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules routiers (ECIV). Afin de réduire le fardeau financier des transporteurs, cette entente prévoit la répartition des droits d'immatriculation au prorata du kilométrage parcouru dans chacune des provinces. Avec le guichet unique, le transporteur peut payer tous ses droits d'immatriculation à une seule province au lieu de faire affaire directement avec chacune d'elles. Chacune des administrations se charge par la suite de distribuer les montants requis aux autres provinces. En 1988, la Régie a entrepris de régionaliser l'immatriculation des véhicules en fonction du programme de réciprocité proportionnelle (P.R.P.). Ainsi, en plus du service déjà offert à Québec, un second point de services a été ouvert à Montréal.

NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION SELON LA CATÉGORIE DE PLAQUES

CATÉGORIE DE PLAQUES	NOMBRE DE VÉHICULES AU 88-12-31	NOMBRE DE VÉHICULES AU 87-12-31
Promenade	**2 788 163**	2 673 564
Commercial		
– véhicules de 3 000 kg et moins	**344 671**	336 007
– véhicules de 3 000 kg et plus	**78 061**	79 210
Transport de personnes		
– taxi	**8 479**	8 609
– autobus	**4 865**	4 747
– autobus scolaire	**9 340**	9 264
– autres	**3 621**	3 796
Motocyclette	**72 302**	89 442
Cyclomoteur	**22 907**	25 303
Autres usages		
– gouvernement	**47 439**	46 045
– véhicule-outil	**34 631**	30 900
– producteur agricole	**34 740**	35 631
– commerçant	**10 125**	10 072
– habitation motorisée	**7 322**	5 782
Circulation restreinte		
– tracteur de ferme	**66 971**	67 694
– motoneige	**80 104**	83 397
– autres	**151 594**	150 779
Total	**3 765 335**	3 660 242

Plusieurs entreprises doivent effectuer chaque année un grand nombre d'opérations d'immatriculation. Ainsi, les entreprises possédant un parc de 30 véhicules et plus peuvent maintenant adhérer à un nouveau système pour le renouvellement de leur flotte. Ce système leur permet de recevoir les vignettes de renouvellement en avance et d'acquitter subséquemment les coûts relatifs à ces opérations. Cela facilite les procédures à effectuer par les clients tout en permettant des économies appréciables.



Enfin, dans le but d'assurer une meilleure équité dans les contributions d'assurance et les droits d'immatriculation aux différentes catégories de clientèle, la tarification calculée sur le nombre d'essieux a été ajustée en cours d'année.

La sécurité des véhicules

Diverses études démontrent qu'un pourcentage appréciable des accidents de la route impliquent des véhicules dont l'état mécanique est défectueux. La vérification mécanique des éléments sécuritaires d'un véhicule fait partie intégrante des responsabilités de la Régie puisqu'elle découle de sa mission de sécurité routière.

Ainsi, le Code de la sécurité routière a été modifié de façon à augmenter le nombre de véhicules soumis à des vérifications mécaniques obligatoires. L'article 521 du Code prévoit la vérification obligatoire semestrielle des taxis, des véhicules utilisés pour l'enseignement par une école de conduite, des autobus et des minibus. Il prévoit également la vérification obligatoire annuelle des véhicules d'urgence ainsi que des véhicules servant principalement à un transport de biens et dont la masse nette est de plus de 5 500 kg. Enfin, les véhicules désignés par un agent de la paix, notamment dans le cadre de campagne d'inspection et de contrôle routier doivent faire l'objet d'une vérification mécanique. En 1988, plus de 130 000 véhicules étaient soumis au programme de vérification mécanique obligatoire.

La Régie peut nommer les personnes pouvant effectuer pour son propre compte la vérification des véhicules visés. Elle a donc procédé, en 1988, à la constitution d'un réseau de mandataires en vérification mécanique. Ce réseau est formé de trois types de mandataires, soit les entreprises accréditées à effectuer l'autovérification de leurs véhicules, les entreprises qui effectuent la vérification mécanique contre rémunération des véhicules légers (de 5 500 kg et moins) et les entreprises qui effectuent la vérification mécanique contre rémunération des véhicules lourds. Au 31 décembre, 2 338 entreprises étaient accréditées en autovérification alors qu'on comptait 43 mandataires pour les véhicules légers et 61 pour les véhicules lourds.

La création de ce réseau a amené la Régie à modifier considérablement ses activités en région. Ses inspecteurs ne font plus de vérifications sauf dans certaines régions éloignées ou dans certains cas d'expertise. L'accent est dorénavant mis sur la formation et le contrôle de ces quelque 2 500 nouveaux mandataires autorisés à effectuer la vérification mécanique des véhicules.

Le respect des avis de non-conformité remis aux propriétaires dont le véhicule présentait des défectuosités lors de la vérification mécanique est primordial. Le contrôle est effectué par le biais d'un système de suivi des certificats qui permet de vérifier si les réparations ont été effectuées ou non; dans ce dernier cas, le propriétaire récalcitrant s'expose à l'imposition d'amendes et au non-renouvellement de l'immatriculation de son véhicule tant et aussi longtemps qu'il n'a pas démontré, à la satisfaction de la Régie, que le véhicule a subi les réparations prévues en regard des défectuosités relevées lors de la vérification.

La Régie apporte également son soutien aux corps policiers en leur assurant, entre autres, par le Centre de renseignements policiers du Québec, la diffusion de l'information contenue dans les fichiers de l'immatriculation et du permis de conduire. Le système en place permet aux corps policiers d'interroger directement l'ordinateur de la Régie.

L'assurance obligatoire

Tout propriétaire d'un véhicule automobile circulant au Québec doit posséder une police d'assurance de responsabilité d'un montant minimal de 50 000 $ garantissant l'indemnisation des dommages matériels causés par son véhicule, ou produire une attestation selon les modalités déterminées par règlement.

Au cours de 1988, la Régie a effectué une vérification de l'assurance obligatoire auprès de 23 550 propriétaires d'automobile. Durant l'année, 4 234 suspensions du permis et/ou de l'immatriculation ont été imposées à la suite d'un accident sans assurance, d'un jugement ou d'un bris d'entente relative au remboursement des dommages causés.

Certaines personnes n'ont pas répondu de façon satisfaisante à une vérification de l'assurance, ce qui a amené la Régie à présenter 2 412 requêtes à la Sûreté du Québec pour confiscation de plaques, de certificats d'immatriculation et de permis de conduire. Plus de 490 poursuites judiciaires ont été intentées à la suite de toutes ces opérations.

L'accréditation des commerces de véhicules et des garages

La Loi interdit à toute personne de faire le commerce de véhicules automobiles à moins d'avoir obtenu une licence à cette fin. La Régie est chargée de la délivrance de cette licence. Le commerçant de véhicules qui en fait la demande doit, auparavant, fournir un cautionnement à la Régie pour garantir le remboursement de tout véhicule volé qui aurait été acheté dans son établissement.

La délivrance de cette licence vise avant tout la protection du consommateur. Cependant, comme la Régie a la responsabilité de vérifier la propriété des véhicules avant d'en effectuer l'immatriculation, les commerçants de véhicules sont, par la nature de leur commerce, des partenaires de la Régie. En 1988, la Régie a délivré ou renouvelé 5 358 licences de commerçants, de recycleurs ou de commerçants-recycleurs.

Cette année, l'accent a été mis sur l'inspection de tous les titulaires de licence afin de les informer des exigences de la Régie à leur endroit, de vérifier les éléments d'information identifiant leurs activités et de recenser les commerces qui ne possédaient pas de permis.

Les permis spéciaux de circulation

La Régie délivre, après consultation auprès du ministère des Transports, les permis spéciaux de circulation pour les véhicules dont le poids et la dimension excèdent les normes en vigueur. Au cours de l'année 1988, 33 628 permis spéciaux ont été délivrés, ce qui représente une augmentation de 32 % par rapport à 1987. Cette augmentation est due en majeure partie à une surveillance accrue des forces policières, notamment des corps policiers municipaux.

De plus, durant la période où les trains routiers ont pu circuler, soit d'avril à décembre 1988, 717 permis spéciaux ont été délivrés à 65 transporteurs. Un train routier est formé d'un tracteur et de deux semi-remorques de 14,65 mètres ou d'un tracteur et de trois semi-remorques de 8,5 mètres.

LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

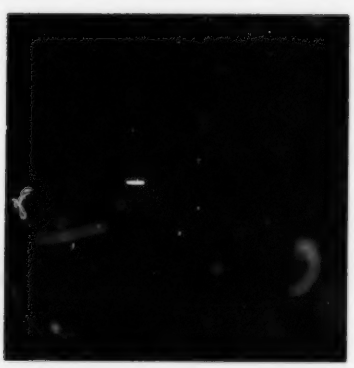
«J'SAIS PAS POURQUOI LES PARENTS OUBLIENT SOUVENT DE NOUS ATTACHER EN AUTO. POURTANT, LORS D'UN ACCIDENT, LE CHOC EST AUSSI GRAND POUR LES PETITS».

L'amélioration du bilan routier passe par une modification des comportements des usagers de la route. Pour en arriver à une telle transformation, la Régie de l'assurance automobile consacre des ressources importantes à l'étude du phénomène des accidents de la route et à la promotion de la sécurité routière.

En 1988, la Régie...

... a, dans le cadre de l'Année de la sécurité routière au Québec, intensifié de façon significative ses campagnes en sécurité routière. Elle a réalisé, en cours d'exercice, six campagnes publicitaires en plus de projets spéciaux de sensibilisation et d'éducation. Le Québec a d'ailleurs connu un bilan routier très positif au cours de cette Année, soit une diminution de 2,5 % des décès par rapport à 1987. Cette diminution est de 1,2 % pour l'ensemble des victimes de la route;

... a été désignée par le Ministre des Transports comme maître d'oeuvre d'une vaste campagne d'information visant à faire connaître les nouvelles normes de sécurité dans l'industrie du transport routier des biens et des personnes;



1988

... A PRODUIT ET DIFFUSÉ, EN COLLABORATION AVEC 22 TÉLÉDIFFUSEURS, 19 MESSAGES TÉLÉVISÉS SOUS LE TITRE «SÉCURIFLASH». TOUT AU LONG DE L'ANNÉE, CES CAPSULES PUBLICITAIRES ONT ABORDÉ DES ASPECTS PRATIQUES PERMETTANT D'AUGMENTER LA SÉCURITÉ SUR LES ROUTES;

... A ORGANISÉ POUR CLÔTURER L'ANNÉE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, LA CAMPAGNE «PAIX SUR LA ROUTE» EN DÉCEMBRE. APPUYÉE PAR DE NOMBREUSES PERSONNALITÉS DU SPECTACLE, DU MONDE DES AFFAIRES, DU SPORT ET DES MÉDIAS, CETTE CAMPAGNE A PERMIS DE LANCER UN GRAND DÉFI À LA POPULATION, L'INVITANT À CONNAÎTRE UN NOËL SANS VICTIME;

... A CONTRIBUÉ À LA RÉDUCTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS DE LA ROUTE EN S'ATTAQUANT ÉNERGIQUEMENT À L'ALCOOL AU VOLANT;

... A INVESTI DES RESSOURCES IMPORTANTES AFIN DE PRODUIRE ET D'ANALYSER UNE FOULE DE DONNÉES SUR LES ACCIDENTS DE LA ROUTE, LES PERSONNES QUI EN SONT VICTIMES, L'INDEMNISATION VERSÉE ET LA COMPOSITION DU PARC AUTOMOBILE;

... A ACCENTUÉ SES EFFORTS EN VUE DE FORMER UNE NOUVELLE GÉNÉRATION D'USAGERS DE LA ROUTE EN POURSUIVANT L'IMPLANTATION DU PROGRAMME D'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LES ÉCOLES PRIMAIRES ET SECONDAIRES;

... A TRAVAILLÉ À AUGMENTER LA CONCERTATION ET LA COLLABORATION AVEC DES ENTREPRISES, DES ORGANISMES PUBLICS, PARAPUBLICS ET COMMUNAUTAIRES.

LE DÉVELOPPEMENT DES CONNAISSANCES SUR LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

La production, l'interprétation et l'analyse des données

Annuellement, la Régie prépare un rapport statistique complet sur le parc automobile, les titulaires de permis de conduire et les accidents de la route. Le Bilan 1987 – Tome 1, publié à l'automne 1988, contient les principales statistiques sur les caractéristiques et l'évolution des accidents et des victimes de la route, du parc automobile et des titulaires de permis de conduire sur une base de cinq ans. Le Tome 2, qui sera publié au printemps 1989, présente les données statistiques sur les victimes d'accidents de véhicules routiers qui ont soumis une réclamation conformément au régime d'indemnisation des dommages corporels. Ces deux recueils présentent certaines caractéristiques selon différents découpages géographiques, soit les régions sociosanitaires, les MRC et les municipalités de plus de 5 000 habitants.

De plus, l'évolution du nombre d'accidents et de victimes pour l'ensemble du Québec et pour chacune des régions sociosanitaires fait l'objet d'une publication mensuelle.

Par ailleurs, la Régie a répondu à plus de 140 demandes ponctuelles de renseignements statistiques, formulées par des intervenants préoccupés de sécurité routière. Un grand nombre de ces demandes provenaient de différents départements de santé communautaire (DSC).

Évaluation du taux du port de la ceinture de sécurité

Dans le cadre de ses actions sur l'évaluation du taux du port de la ceinture de sécurité, la Régie a effectué en mai dernier son enquête annuelle en vue d'observer l'évolution du taux d'utilisation de la ceinture tant chez les conducteurs que chez les passagers avant.

Autres sondages

Au cours de l'exercice, la Régie a réalisé, pour une seconde fois, un sondage auprès de la population du Québec sur «Les connaissances et attitudes en matière de sécurité routière».

Un sondage fut réalisé en novembre dernier dans le but de connaître l'appréciation des réclamants vis-à-vis des différents services offerts par la Régie aux accidentés de la route.

Les études et analyses

La série d'études sur les catégories d'usagers de la route, amorcée avec la publication des synthèses sur les accidents reliés à l'autobus scolaire et sur les accidents de motocyclettes, a été rendue à terme en 1988 par la production des rapports suivants: **«Synthèse sur les accidents de la route impliquant des piétons de 1982 à 1986»**, **«Synthèse sur les accidents de la route impliquant des camions et des tracteurs routiers au Québec de 1982 à 1986»**, **«Synthèse sur les accidents de la route impliquant des automobiles de 1982 à 1986»**, et **«Synthèse sur les accidents de la route impliquant des véhicules motorisés et des cyclistes de 1982 à 1986»**. Ces dossiers précisent le contexte légal propre à chaque catégorie d'usagers, traitent des caractéristiques et de l'évolution de leur bilan routier respectif et présentent les résultats d'une analyse détaillée des accidents mortels effectuée à l'aide des rapports du Bureau du coroner.

Le dénombrement des accidents et des victimes de la route constitue habituellement l'essentiel des bilans routiers publiés par la Régie. La valeur des dommages causés par ces accidents a déjà fait l'objet d'une étude basée sur les coûts de l'indemnisation des victimes. Dans le rapport intitulé **«Évaluation des coûts de l'insécurité routière au Québec»** la Régie propose une estimation des pertes encourues par la société québécoise, basée sur le concept de la valeur de la production perdue. Pour 1988, le coût des dommages reliés aux accidents routiers est estimé à 2,2 milliards de dollars.

D'autres études portant sur les coûts ont été effectuées, notamment celle portant sur le coût des services de santé occasionnés par les accidents routiers et celle visant à mesurer l'impact financier des décisions rendues par la Commission des affaires sociales.

Dans le domaine de la connaissance et de l'évaluation des mesures d'intervention, deux volets ont été considérés. Le premier concerne l'enseignement de la sécurité routière à l'école. L'évaluation de l'implantation et de l'utilisation de l'instrument pédagogique traitant de la sécurité routière s'est donc poursuivie en 1988. Dans ce cadre, deux rapports ont été produits: **«Éducation à la sécurité routière: Évaluation du degré de préparation des enseignants du primaire»** et **«Éducation à la sécurité routière: Évaluation du degré de satisfaction et de réussite des enseignants du secondaire»**.

Le deuxième volet concerne la prise en charge des victimes de la route après l'accident. Les rapports produits en 1988 font partie d'un programme de recherches visant à décrire la réalité québécoise, à la comparer à la situation existant dans d'autres provinces et d'autres pays, et à proposer des améliorations susceptibles d'assurer une meilleure prise en charge des victimes. Quatre rapports ont été rédigés et portent les titres suivants: **«Les interventions post-impact auprès des victimes de la route au Québec, Juin-Août 1987»**, **«Améliorer la formation des premiers intervenants québécois auprès des victimes d'accidents de la route: un faux problème»**, **«Étude sur le concept de centre de traumatologie: son application au Québec»** et **«Étude sur les services d'urgence en traumatologie offerts par les hôpitaux du Québec»**.

Parmi les questions soulevées au cours de l'année, certaines ont donné lieu à la production de documents de référence traitant des limites de vitesse, des primes d'assurance pour les motocyclistes et des effets de l'alcool sur l'organisme. Concernant cette dernière question, le document intitulé **«Revue de la physiologie de l'alcool et de l'influence des médicaments et drogues, en fonction de la sécurité routière»** sera reproduit et diffusé dans le réseau de la santé au cours de la prochaine année. Enfin, la Régie a reçu en 1988 les résultats de l'étude du Centre de recherche sur les transports, reliant statistiquement les probabilités individuelles d'accidents aux diverses infractions entraînant la révocation du permis de conduire.

Les recherches subventionnées

À la suite de l'appel d'offres publié dans le cadre de l'entente avec le Fonds de la recherche en santé du Québec, une équipe, composée de spécialistes du Centre de recherche sur les transports et de l'Hôtel-Dieu de Montréal, a été sélectionnée pour réaliser une étude visant à mesurer l'impact de certaines normes médicales et optométriques sur la sécurité routière. Cette étude doit démontrer si les conducteurs diabétiques, ceux souffrant d'insuffisance coronarienne et ceux souffrant de certains troubles de la vue, ont un moins bon dossier de conduite que ceux qui ne sont pas affectés par ces problèmes de santé.

Par ailleurs, l'équipe responsable du programme de recherche sur la réadaptation des victimes de traumatismes cranio-cérébraux, sélectionnée en 1987 dans le cadre de la même entente, a entrepris sa deuxième année de recherche, les progrès réalisés au cours de la première année apparaissant satisfaisants. Rappelons que ce programme vise à développer l'évaluation des capacités résiduelles et du potentiel de réadaptation de ces victimes, l'évaluation des programmes actuels et la mise au point de programmes de réadaptation.

Une subvention totale de 232 000 $ a été versée par la Régie à ces deux équipes en 1988.

En vertu de l'entente sur l'Action concertée en sécurité routière, conclue avec le Fonds pour la formation des chercheurs et l'aide à la recherche, la Régie a versé 137 000 $ pour sept projets sélectionnés à la suite de l'appel d'offres diffusé au début de l'année 1988.

Des subventions accordées avant 1988, ont découlé cinq rapports de recherche qui ont été reçus au cours de l'année: **«Les perspectives géographiques de la délinquance routière et des accidents en milieu rural»**, **«La ceinture de sécurité: efficacité, analyse des lésions corporelles et comparaison de modèles de ceintures»**, **«Étude des facteurs écologico-psycho-sociaux de la conduite automobile à risque chez les jeunes conducteurs du Québec»**, **«Les attitudes des agents pénaux face à la législation dans le domaine de la conduite routière»**, et **«Mobilité et sécurité routière en Abitibi-Témiscamingue – bilan analytique»**.

Un programme conjoint d'aide à la recherche en sécurité routière, administré par la Régie et le ministère des Transports, prendra la relève de l'Action concertée qui en était à sa dernière année.

L'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Au cours de 1988, les efforts ont été accentués en vue de former une nouvelle génération d'usagers du réseau routier.

L'implantation du programme d'éducation à la sécurité routière dans les écoles du Québec s'est poursuivie par l'organisation de sessions de formation des enseignants et des agents multiplicateurs, et ce à la demande du milieu scolaire. Environ 175 personnes ont participé à ces sessions.

Le guide d'activités pour les élèves présentant une déficience intellectuelle a fait l'objet d'une révision complète de son contenu en vue d'une édition prévue pour le printemps 1989. De plus, une équipe a été mise sur pied pour préparer un recueil d'activités complémentaires pour les handicapés physiques utilisant un fauteuil roulant. L'équipe est formée de représentants du ministère de l'Éducation du Québec, du ministère de la Santé et des Services sociaux et de la Commission des écoles catholiques de Montréal. Cet instrument pédagogique sera prêt en 1989.

En ce qui concerne la distribution du matériel pédagogique, la Régie a fait parvenir 636 guides aux écoles cette année. Près de 12 000 recueils d'activités ont été distribués à l'intention des intervenants en milieu scolaire. De plus, la Régie a assuré la retranscription de 1 400 vidéocassettes destinées aux écoles et aux organismes du milieu scolaire.

Afin de souligner l'Année de la sécurité routière d'une façon particulière, la Régie a organisé un concours destiné aux principaux intervenants en sécurité routière dans le milieu scolaire. Dix régions du Québec ont participé à cette activité, ce qui a permis de créer une émulation entre les acteurs régionaux et locaux tout en suscitant plusieurs projets.

Dans le but de faciliter l'intégration des connaissances des jeunes en sécurité routière, la Régie a produit en 1988 le **«Jeu de la sécurité routière»** qui a été distribué, au cours de l'opération **«Printemps à bicyclette»**, à 3 200 exemplaires dans les écoles et aux principaux acteurs en sécurité routière. Ce jeu a été reproduit dans deux magazines pour enfants et a été utilisé par les policiers lors de salons portant sur la sécurité routière.

Le programme d'implantation des brigades scolaires s'est poursuivi en 1988 avec la collaboration de l'Automobile et Touring Club du Québec. En juin, le nombre de brigadiers scolaires atteignait 15 296, soit 2 120 brigadiers de plus qu'à la même date en 1987.

La Régie a mis à la disposition des responsables de brigades scolaires une affiche thématique, un guide d'implantation et d'animation de même que la vidéocassette intitulée **«Brigadier, c'est super!»**.

La rentrée scolaire en 1988 a été soulignée par le lancement de deux vidéocassettes traitant du transport scolaire:

- **«L'autobus à Roland»**, coproduction de la Régie et de la Table de concertation de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier (Portneuf), s'adresse aux élèves du primaire et constitue un soutien aux activités du guide **«La sécurité routière à l'école»**;
- **«Bubusse en autobus»**, coproduction de la Régie et de l'Association du transport écolier du Québec destinée aux élèves du préscolaire et du premier cycle du primaire.

Un programme d'autoformation à l'intention des conducteurs d'autobus d'écoliers a été entrepris avec l'appui d'un comité formé de représentants de la Régie et du transport scolaire. Le lancement du programme est prévu pour la rentrée scolaire de 1989.

LA SENSIBILISATION DE LA POPULATION

Dans la stratégie que la Régie de l'assurance automobile du Québec met de l'avant pour améliorer le bilan routier, la sensibilisation de la population occupe une place de premier plan. Une opinion publique bien informée et sensibilisée aux causes et conséquences des accidents de la route est en effet une condition essentielle à la réduction de l'insécurité routière.

En décrétant 1988, **Année de la sécurité routière au Québec**, le gouvernement voulait clôturer de façon spectaculaire une vaste offensive lancée à la suite du bilan routier de 1985 qui fut, est-il besoin de le rappeler, un des pires de l'histoire du Québec.

Au cours de l'année 1988, la Régie a intensifié de façon éloquente ses campagnes de sécurité routière. Elle a réalisé, en cours d'exercice, six campagnes publicitaires en plus de projets spéciaux dans le cadre de l'Année de la sécurité routière.

La Régie a aussi mené plusieurs projets d'animation et d'information, tant pour consolider la notoriété et l'impact de ses campagnes de publicité que pour exploiter d'autres thèmes reliés à une utilisation plus sécuritaire du réseau routier.

L'année 1988 a été marquée par l'entrée en vigueur des premières normes de sécurité découlant du Code canadien de sécurité routière. Étalée sur deux ans, l'entrée en vigueur des normes de ce Code permettra d'augmenter la sécurité dans l'industrie du transport routier des biens et des personnes. La Régie a été désignée par le Ministre des Transports comme maître d'oeuvre d'une vaste campagne d'information visant à faire connaître les normes canadiennes aux différents intervenants de ce secteur d'activité. La première phase de cette campagne a été réalisée en 1988.

Afin de bien informer les automobilistes, la Régie, en 1988, a organisé 48 conférences de presse, émis près de 100 communiqués et répondu à des centaines de demandes d'information et d'entrevues des médias imprimés et électroniques. En outre, des opérations d'information et des campagnes de presse ont été menées sur l'évolution du bilan routier du Québec et sur les mesures mises de l'avant pour l'améliorer. La Régie a de plus participé à près de trente salons, congrès et expositions dont certains d'envergure internationale.

L'année de la sécurité routière

Dans le cadre de l'Année de la sécurité routière, la Régie de l'assurance automobile du Québec a, en plus de ses campagnes publicitaires habituelles sur la sécurité à motocyclette et à bicyclette, l'alcool au volant, la ceinture de sécurité et la vitesse, mené toute une série de projets spéciaux.

Le plus important, tant sur le plan des coûts que sur celui des retombées est sans aucun doute la production et la diffusion de 19 messages télévisés sous le titre générique «Sécuriflash». Tout au long de l'année, ces capsules publicitaires ont abordé des aspects pratiques permettant d'augmenter la sécurité sur les routes. La production de ces messages a coûté un demi-million de dollars alors que le temps d'antenne donné gracieusement par 22 télédiffuseurs du Québec représentent 2,8 millions de dollars.

Pour assurer la mobilisation la plus large des divers partenaires régionaux, la Régie, en collaboration avec les différentes instances policières, a travaillé dans le cadre de l'Année de la sécurité routière à la mise sur pied de comités d'action régionaux. Ces comités qui étaient sous la présidence d'honneur de personnalités bien connues dans chacune des régions se sont donnés un programme d'action spécifique aux besoins de leur région.

De nombreux éléments visuels aux couleurs de l'Année de la sécurité routière ont été produits et distribués par la Régie. De plus, dans le cadre de cette Année, la **«Lettre de la sécurité routière»** a été distribuée à un réseau élargi d'entreprises et d'intervenants en sécurité routière.

Pour clôturer de façon spectaculaire l'Année de la sécurité routière, la Régie a organisé en décembre la campagne **«Paix sur la route»**. Appuyée par de nombreuses personnalités du monde du spectacle, des affaires, du sport et des médias, cette campagne a permis de lancer un grand défi à la population, l'invitant à connaître un Noël sans victime. Trois thèmes furent abordés, soit l'allumage des phares le jour, l'utilisation de systèmes de retenue pour les enfants et enfin, l'alcool au volant.

La lutte contre l'alcool au volant

L'alcool étant toujours présent dans 50 % des accidents mortels, il n'est pas étonnant que cette question soit demeurée au coeur des priorités de la Régie en 1988.

La campagne publicitaire **«L'alcool au volant, c'est criminel, qu'on se le dise»** s'est tenue à nouveau pendant les mois d'été mais en insistant davantage en 1988 sur les conséquences de la conduite en état d'ébriété. Pour appuyer cette offensive publicitaire, la Régie a signé un protocole d'entente avec la Société des fêtes et des festivals du Québec pour mener dans le cadre de 20 festivals populaires, une campagne de sensibilisation et un programme d'intervention pour contrer l'alcool au volant. Sous le thème **«Pour que la fête continue en toute sécurité»**, cette campagne a débuté lors du Carnaval d'hiver de Québec en février.

La Régie a également poursuivi sa campagne amorcée en 1985 sur les terrains de golf du Québec. En plus des panneaux d'affichage sur les tertres de départ et sur certaines bornes de distance, elle a été présente avec son stand d'information dans cinquante tournois majeurs.

La Régie a aussi procédé à une distribution massive de dépliants, d'autocollants et de chartes d'alcoolémie dans les principaux hôtels et auprès des titulaires de permis de vente d'alcool, qu'ils soient restaurateurs ou épiciers-dépanneurs. Un projet spécial a également été réalisé dans le secteur de la restauration. De concert avec l'Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec et les hôtels Canadien Pacifique, la Régie a produit une vidéocassette et une brochure permettant aux serveurs et serveuses de repérer les clients en état d'ébriété et d'intervenir efficacement pour éviter que ces derniers prennent le volant dans un tel état.

Les conducteurs de 16 à 24 ans étant surreprésentés parmi les victimes de la route, la Régie a poursuivi en 1988 ses interventions en milieu collégial avec deux programmes de sensibilisation et d'intervention, soit la campagne **«Boire et conduire, c'est mourant»** et l'opération **«Pare-chocs»**.

La première de ces interventions a été organisée dans 73 collèges en collaboration avec les services de vie étudiante de ces établissements. Prenant la forme d'une semaine thématique se tenant à la fin du mois de novembre, cette campagne comportait de nombreuses activités: stand d'exposition, projection de vidéos, bar offrant des boissons non alcoolisées, expositions, etc.

Quant à l'opération **«Pare-chocs»**, elle consistait à encadrer les soirées à caractère social, où l'on servait des boissons alcoolisées, par des interventions se déroulant avant, pendant et après la soirée. De nombreux établissements publics et privés d'enseignement collégial ont accepté d'organiser cette opération.

Quant à la campagne alcool du temps des Fêtes, elle s'est traduite principalement par un appui accru de la Régie à l'expansion de l'Opération Nez rouge, tant sur le plan de l'organisation et du support logistique que sur celui des communications. Le service de raccompagnement Nez rouge n'a plus besoin d'être présenté. Grâce à son approche humoristique et originale, l'Opération Nez rouge influence les mentalités à l'égard de l'alcool au volant non seulement pendant la période des Fêtes, mais à longueur d'année. Pour la première fois en 1988, les services Nez rouge ont été offerts sur pratiquement tout le territoire québécois. Trente opérations ont été organisées, couvrant ainsi plus de 250 municipalités. L'Opération Nez rouge a connu un immense succès en 1988 puisque 15 547 transports furent effectués comparativement à 9 887 en 1987. On estime que 70 % de la population québécoise a reçu le message de sécurité routière transmis par Nez rouge.

L'utilisation de la ceinture de sécurité et la vitesse

Au début de l'été, la Régie a lancé presque simultanément deux campagnes. La première, portant sur l'utilisation de la ceinture de sécurité, reprenait le message télévisé lancé lors de la campagne de 1987. En 1988, la Régie s'est vu décerner les plus grands honneurs pour ce message télévisé qui a gagné un premier prix en création lors du Festival américain de publicité télévisé et radiodiffusé. Par ailleurs, la Régie s'est vu remettre un prix d'excellence pour l'ensemble de la campagne portant sur la ceinture de sécurité par l'American Association of Motor Vehicle Administrators. Cette campagne a permis au Québec de maintenir le taux d'utilisation de la ceinture pour les conducteurs et passagers à près de 85 %, soit l'un des taux les plus élevés parmi ceux qui ont été enregistrés dans toute l'Amérique du Nord.

Par ailleurs, la performance du Québec est beaucoup moins reluisante pour les occupants de la banquette arrière et plus particulièrement en ce qui concerne les enfants. C'est pourquoi cette thématique fut spécialement développée lors de la campagne «Paix sur la route».

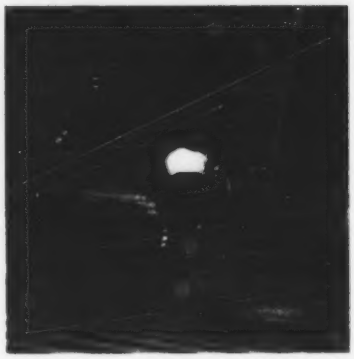
Parallèlement à cette campagne sur la ceinture de sécurité, la Régie a lancé une vaste offensive sur la vitesse lors d'une cérémonie au début de juin où furent détruits 10 000 détecteurs de radars, écrabouillés sous un rouleau compresseur. La Régie a diffusé pendant cette campagne un message télévisé percutant sur la vitesse et la conduite dangereuse en milieux urbains. Tout au cours de l'été, les opérations de contrôle de la vitesse menées par les différents corps policiers du Québec sont venus appuyer ces messages télévisés.

La sécurité à motocyclette

En 1988, la Régie a mené une brève campagne sur la sécurité à motocyclette. Même si les motocyclettes ne représentent que 3 % du parc automobile et qu'elles ne sont utilisées que six mois par année, leurs utilisateurs représentent 10 % des victimes de la route. Se déroulant en mai sous le thème **«T'auras pas toujours de deuxième chance»**, la campagne publicitaire sur la sécurité à motocyclette a fait appel à la télévision, à la radio et aux quotidiens. La Régie a continué d'insister sur la notion d'expertise pour inciter les motocyclistes à acquérir la parfaite maîtrise des techniques particulières à la conduite de ce type de véhicule.

La sécurité à bicyclette

Le phénomène de la bicyclette a connu un essor exceptionnel durant les dernières années, si bien que le nombre de cyclistes au Québec est évalué présentement à près de trois millions. Il y a quelques années, les accidents de bicyclette touchaient principalement les enfants de moins de 14 ans. La popularité grandissante du vélo auprès des adultes fait en sorte que ces derniers constituent désormais une clientèle à risques. De plus, il a été démontré que dans plus de 60 % des accidents survenant entre un véhicule automobile et une bicyclette, la cause était attribuable au comportement du cycliste.



La Régie a donc élaboré une campagne publicitaire s'adressant principalement aux jeunes adultes sous le thème **«Pas de risques à prendre en vélo»**.

Pour rejoindre le public-cible, la Régie a privilégié la radio et des messages laissant une large place à la création musicale. Des affiches humoristiques faisant la promotion des comportements sécuritaires à bicyclette ont été diffusées dans les autobus de même que chez les marchands de bicyclettes et d'articles de sport. Des publicités reprenant le même visuel ont été diffusées dans certains magazines comme **CROC** et **Vélo-Québec**. Un dépliant intitulé **«Pour l'amour du vélo, respectez le Code»** a également été diffusé aux associations de cyclistes, aux marchands de bicyclettes, aux clubs de services oeuvrant auprès des jeunes ainsi qu'aux 32 000 participants du Tour de l'Ile-de-Montréal. La Régie était d'ailleurs l'un des commanditaires de cet événement et avait la responsabilité d'animer le premier relais de cette randonnée cycliste, le plus important événement du genre au monde.

LA CONCERTATION

Le soutien des initiatives locales et régionales en milieu scolaire

Des colloques régionaux sur les programmes d'éducation à la sécurité routière ont été organisés en 1988 dans sept régions administratives du Québec. De plus, la Régie a été présente au c ngrès de la Fédération des comités de parents, au colloque de Rouyn-Noranda, au congrès d'Éducation de la région de Trois-Rivières et au colloque des intervenants en formation personnelle et sociale.

Les relations avec les autres administrations et les partenaires institutionnels

Le Comité provincial de concertation sur les programmes de sécurité routière en milieu scolaire regroupant des représentants d'une vingtaine d'organismes intéressés à la mise en oeuvre de programmes complémentaires, s'est réuni à quatre reprises cette année. La Régie de l'assurance automobile du Québec assume la présidence et le soutien professionnel et technique des travaux de ce comité. La Régie assume également les mêmes fonctions au Comité de concertation qui regroupe des représentants du ministère de l'Éducation du Québec et de la Régie de l'assurance automobile du Québec. Ce dernier comité s'est réuni pour faire le point sur les objets d'entente entre le Ministère et la Régie.

La Régie a également présidé les travaux du Comité interministériel de concertation sur la conduite avec facultés affaiblies. Ce comité, créé en 1986, regroupe des représentants du ministère de la Santé et des Services sociaux, du ministère de la Justice et du ministère de la Sécurité publique. Au cours de 1988, le Comité a donné son avis sur une quinzaine de demandes d'aide financière présentées en marge des programmes fédéraux. Des professionnels de la Régie ont également agi comme représentants de ce comité au sein de groupes de travail créés par le ministère fédéral de la Santé et du Bien-être social (éducation des conducteurs, sensibilisation et information de la population).

La Régie a assumé la présidence conjointe et le secrétariat du Comité de concertation avec l'Association des hôpitaux du Québec, le réseau des départements de santé communautaire et le ministère de la Santé et des Services sociaux. Ce comité permet l'échange d'information et la mise en place de mécanismes de collaboration pour différents dossiers de sécurité routière.

La Régie a été représentée aux travaux du Comité interministériel chargé de suivre le développement des services téléphoniques d'urgence sur le réseau routier et aux travaux d'un groupe interministériel constitué en vue de favoriser un usage plus sécuritaire des véhicules tout terrain.

De plus, la Régie a été représentée aux travaux du Comité formé à la demande du Ministre des Transports du Québec afin d'examiner diverses questions relatives aux assurances dans le secteur du taxi (Comité Bissonnet). Le rapport final de ce comité a été rendu public au début d'octobre.

La Régie a participé également aux travaux du Comité chargé d'examiner les moyens susceptibles d'améliorer la sécurité des motocyclistes. Ce comité, présidé par monsieur Robert Thérien, député de Rousseau, regroupait également plusieurs représentants du monde de la motocyclette. Il a déposé un rapport au Ministre des Transports au début de l'année 1989.

Enfin, la Régie de l'assurance automobile du Québec a intensifié sa participation aux activités de la Ligue de sécurité du Québec et du Comité de sécurité routière de l'Association québécoise du transport et des routes.

La coopération intergouvernementale

La Régie a poursuivi en 1988 ses efforts dans le but de consolider les liens étroits qu'elle a établis avec les autres administrations nord-américaines. Elle contribue toujours aussi activement aux travaux de nombreuses associations canadiennes, nord-américaines et européennes, notamment le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), l'American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA) et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). La participation assidue de la Régie aux activités de ces organismes vise l'atteinte d'une harmonisation des normes relatives aux conducteurs, aux véhicules et à la sécurité routière.

La Régie a également, au cours de l'année, coordonné les travaux qui ont permis la conclusion d'un nouvel accord de réciprocité en matière d'immatriculation entre le Québec et l'État de l'Illinois. Au terme de 1988, 39 États américains avaient conclu des accords similaires avec le Québec. Rappelons que ceux-ci permettent aux transporteurs d'éviter le dédoublement des frais d'immatriculation et facilitent la libre circulation des personnes et des marchandises en Amérique du Nord.

La Régie a aussi coordonné les activités reliées à la conclusion d'un accord entre le Québec et le gouvernement fédéral sur le financement du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers.

La Régie a été très active dans le dossier d'échange interprovincial d'information sur l'immatriculation et les permis de conduire. Soulignons entre autres l'installation du noeud central de télécommunications dans les locaux de la Régie en octobre 1988 et la conclusion d'un contrat de service entre la Régie et le CCATM faisant de la Régie le principal responsable de l'administration de l'ensemble de ce réseau qui sera complètement opérationnel au début de 1989.

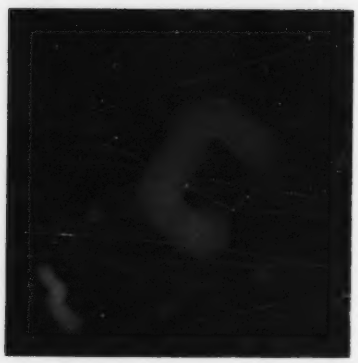
Le domaine de la réciprocité relatif à l'échange des permis de conduire et aux infractions aux règles de la circulation routière a été marqué par la conclusion d'accords avec l'État de New York, les Forces canadiennes en Europe et avec la province de l'Ontario. L'Accord avec l'État de New York est entré en vigueur le 1er juillet, alors que celui avec les Forces canadiennes a été mis en application le 1er octobre. Par ailleurs, l'accord avec la province de l'Ontario entrera en vigueur le 1er avril 1989. Mentionnons également que des négociations sont en cours avec l'État du Maine en vue de la signature d'un accord similaire. Dans ce même contexte, la Régie s'est vu confier d'une part l'élaboration d'une entente cadre en matière de permis de conduire et de gestion des infractions aux règles de la circulation routière et, d'autre part, la mise sur pied d'un projet d'harmonisation des tables de points d'inaptitude pour l'ensemble des administrations canadiennes. Ces projets s'inscrivent dans le cadre des travaux du CCATM.

Au cours de l'année, la Régie a également pris part d'une manière fort active à l'organisation, à la tenue et au suivi du Congrès international de la Prévention et au Symposium canadien sur la sécurité routière qui se sont déroulés à Montréal en juin et novembre 1988.

Enfin, la Régie a reçu au cours de l'année plusieurs délégations étrangères venues s'informer de son programme unique d'assurance automobile, sans égard à la faute.

L'INDEMNISATION DES USAGERS DE LA ROUTE

«Quand Jean-Pierre a eu son accident de la route, notre vie a été grandement bouleversée. Heureusement, les programmes d'indemnisation et de réadaptation de la Régie de l'assurance automobile ont fait en sorte que le retour à la normale soit le moins difficile possible».



Le régime québécois d'assurance automobile administré par la Régie est unique au monde. Tous les Québécois sont indemnisés pour leurs dommages corporels résultant d'un accident d'automobile, sans égard à la faute et ce, au Québec comme à l'étranger.

En 1988, la Régie...

... a versé pour les victimes d'accident d'automobile 255,3 millions de dollars en indemnités et 65,2 millions de dollars en frais de services de santé consécutifs aux accidents routiers, pour un total de 320,5 millions de dollars;

... a reçu 35 895 demandes d'indemnisation de Québécoises et de Québécois qui ont été victimes d'un accident d'automobile en 1988;

... a déboursé 10,4 millions de dollars pour divers programmes de réadaptation comparativement à 6,8 millions en 1987;

... a élaboré une politique de service à la clientèle accidentée et a poursuivi ses efforts vers la régionalisation des services aux victimes de la route;

... a poursuivi ses travaux de révision de la loi sur l'assurance automobile. Le projet de loi 92 a été déposé à l'Assemblée nationale le 15 novembre 1988.

1988

LE RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Depuis le 1er mars 1978, le Régime d'assurance automobile du Québec détermine les règles d'indemnisation des dommages corporels causés lors d'un accident d'automobile. Il prévoit également une indemnisation complémentaire aux victimes d'accident qui se retrouvent sans recours. Le Régime apporte en outre des mesures de soutien nécessaires pour faciliter la réinsertion socioprofessionnelle des accidentés de la route.

Lors d'un accident d'automobile survenu au Québec ou partout ailleurs, le Régime couvre entièrement tout résident du Québec, qu'il soit conducteur, passager, motocycliste, cycliste ou piéton, sans égard à sa responsabilité. Par contre, le Régime indemnise tout non-résident qui est propriétaire, conducteur ou passager d'une automobile immatriculée au Québec, seulement si cet accident est survenu au Québec.

Par ailleurs, un non-résident qui, au moment d'un accident survenu au Québec, était piéton, conducteur ou passager d'une automobile non immatriculée au Québec, est couvert dans la proportion inverse de sa responsabilité. La Régie a conclu cependant des ententes avec l'Ontario, le Manitoba et l'Alberta, de sorte que les résidents de ces provinces bénéficient des mêmes avantages que ceux offerts aux Québécois.

L'AMÉLIORATION DU SERVICE À LA CLIENTÈLE

La qualité de la refonte des systèmes informatiques de l'indemnisation des victimes de la route a été reconnue par la Fédération de l'informatique du Québec qui a décerné à la Régie «l'Octas d'excellence de l'organisation». Cette distinction visait à mettre en valeur la réalisation la plus performante tant sur le plan des retombées économiques que sur le plan humain.

Même si le nouveau système informatique demeure en constante évolution, il aura permis de réduire de façon significative les délais de traitement des dossiers, d'uniformiser les tâches, d'améliorer l'intégrité, la sécurité et la fiabilité des données ainsi que les communications avec la clientèle.

La refonte terminée, les efforts doivent maintenant porter sur la meilleure gestion possible du régime, la qualité du service et les modifications prévues à la loi.

Dans cette perspective, la Régie a élaboré une politique de service à la clientèle accidentée et a poursuivi ses efforts vers la régionalisation des services. C'est ainsi qu'au printemps 1988, les centres de renseignements de Québec et de Montréal devenaient les portes d'entrée principales pour l'information générale sur le régime d'assurance automobile. Pour leur part, les 49 centres de services répartis sur l'ensemble du territoire québécois offrent maintenant aux victimes de la route l'aide requise pour remplir la demande d'indemnisation, en plus de procéder à l'ouverture des dossiers de réclamation.

LE PROJET DE MODIFICATIONS À LA LOI SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE

Soucieuse d'ajuster les modalités du régime aux besoins et aux attentes des assurés, de corriger certaines inéquités et de simplifier l'application et l'interprétation de la loi, la Régie a poursuivi ses travaux de révision de la loi. Les modifications proposées dans le projet de loi visent à:

- répartir de façon plus équitable les indemnités versées aux diverses catégories de victimes, notamment à mieux indemniser les grands blessés;
- hausser les indemnités payées pour les séquelles permanentes telles que les déficiences anatomiques et physiologiques et les préjudices esthétiques;
- remplacer de façon plus stricte les pertes économiques encourues par les victimes;
- réduire les coûts d'administration du régime.

Le 15 novembre 1988, le projet de loi 92 a été déposé à l'Assemblée nationale. La date prévue pour son entrée en vigueur a été fixée au 1er janvier 1990.

L'INDEMNISATION DES DOMMAGES CORPORELS

Les indemnités accordées aux victimes de dommages corporels sont diverses. Elles sont versées sous forme de rentes, de montants forfaitaires, de remboursements ou de paiements de frais divers. Elles sont pleinement revalorisées annuellement et elles ne sont ni imposables ni saisissables, sauf pour les dettes alimentaires. Ces indemnités visent:

- à remplacer le revenu. Il s'agit alors d'une rente dont le calcul est basé sur le revenu brut réel ou potentiel. Le montant de cette rente ne pouvait être inférieur à 164,24 $ par semaine en 1988. Quant au revenu maximal assurable, il était de 36 500 $. En 1989, la rente minimale est de 170,97 $ par semaine et le revenu maximal assurable est de 38 000 $;
- à compenser les déficits fonctionnels permanents, les pertes d'intégrité physique ou psychologique, les douleurs et la perte de jouissance de la vie. Le montant forfaitaire maximal qui pouvait être versé en 1988 était de 41 059,61 $. En 1989, ce montant a été fixé à 42 743,06 $;
- à rembourser des frais raisonnables relatifs au transport, aux soins médicaux et paramédicaux, aux vêtements que portait la victime au moment de l'accident, aux médicaments, à l'achat de prothèses et d'orthèses ainsi que tous les autres frais de cette nature non couverts par un régime public;
- à rembourser les frais de garde ou d'aide domestique lorsque la personne au foyer opte pour le remboursement de ceux-ci;
- à couvrir des frais reliés aux mesures de réadaptation;
- à compenser les pertes survenues à la suite d'un décès. La Régie pouvait verser une rente ne pouvant être inférieure à 164,24 $ par semaine en 1988 ou un montant forfaitaire, fixé à 8 400,54 $, lorsque la personne décédée n'a ni conjoint ni personne à charge. En 1989, cette rente a été fixée

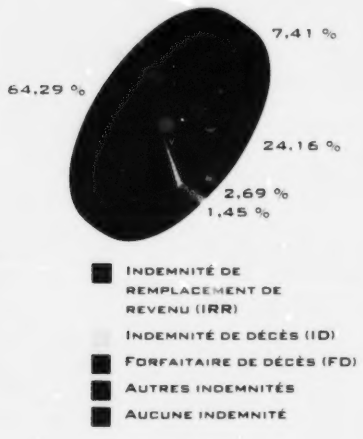
à 170,97 $ par semaine et à 8 744,96 $ lorsque la personne décédée n'a ni conjoint ni personne à charge;
- à couvrir les frais funéraires. En 1989, la Régie accorde un montant forfaitaire de 2 914,99 $ comparativement à 2 800,18 $ en 1988.

LE TRAITEMENT DES DEMANDES

En 1988, la Régie a reçu 35 895 demandes d'indemnisation relatives à des dommages corporels comparativement à 34 995 l'année précédente, soit une augmentation de 2,57 %. Après onze années d'activités, le nombre de demandes reçues s'élève à 348 900.

La Régie fournit des services de renseignements et d'aide technique dans toutes les régions du Québec pour assister les accidentés et faciliter la préparation de leur demande d'indemnisation. A la demande de la victime, un agent de la Régie peut se rendre au domicile, au lieu de travail ou au centre hospitalier pour l'aider à remplir son formulaire de demande. En 1988, 4 025 personnes ont bénéficié de cette aide.

RÉPARTITION DES DEMANDES D'INDEMNISATION REÇUES AU 31 DÉCEMBRE 1988



LA RÉVISION ET L'APPEL

Un réclamant peut demander la révision de la décision rendue par la Régie dans les 60 jours après la réception de celle-ci. Sa demande est alors examinée par le Service de la révision qui peut confirmer, infirmer ou modifier la décision déjà rendue.

En 1988, 4 568 demandes de révision ont été reçues. Pendant la même année, 4 389 décisions ont été rendues concernant plus particulièrement l'évaluation des séquelles permanentes, la durée de l'incapacité et la relation entre les blessures et l'accident.

Sur réception de la décision de la révision de la Régie, les réclamants disposent d'un délai de 90 jours pour en appeler à la Commission des affaires sociales.

LA RÉADAPTATION DES ACCIDENTÉS

Les dispositions de l'article 46 de la Loi sur l'assurance automobile permettent à la Régie de prendre les mesures nécessaires et d'effectuer les dépenses qu'elle croit convenables pour contribuer à la réadaptation des accidentés de la route, pour atténuer ou faire disparaître toute incapacité résultant d'un dommage corporel et pour faciliter leur retour à la vie normale et leur réinsertion dans la société. Au cours de l'année 1988, la Régie a versé 10,4 millions de dollars pour divers programmes de réadaptation dont 3,1 millions de dollars pour l'aide personnelle accordée aux victimes grièvement blessées. Il s'agit d'une augmentation importante par rapport à 1987 alors que la Régie avait versé 6,8 millions de dollars pour les différents programmes de réadaptation. Les conseillers en réadaptation qui oeuvrent en région se sont vu confier 1 049 dossiers d'accidentés. Quant au nombre total de dossiers actifs, il s'élevait à 2 645 à la fin de 1988.

La réadaptation des victimes de traumatismes cranio-cérébraux

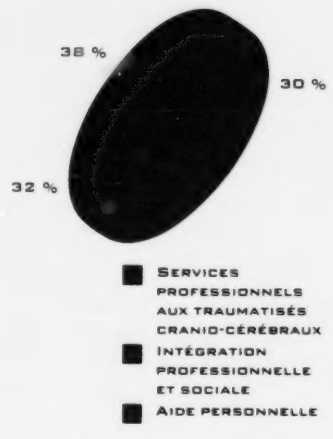
Au cours de 1988, le programme de réadaptation des victimes d'un traumatisme cranio-cérébral s'est poursuivi; 12 centres de réadaptation ont maintenant une entente signée avec la Régie pour l'implantation du programme permettant ainsi une plus grande accessibilité et une meilleure qualité des services offerts.

L'application du programme vise le retour au travail de certaines victimes dont les frais d'indemnisation peuvent s'élever jusqu'à un million de dollars. Une première tranche de 5 millions de dollars sur les 15 millions de dollars prévus a été engagée jusqu'à maintenant.

LA TRAUMATOLOGIE

À la suite d'un accident d'automobile, la rapidité des interventions a une incidence directe sur le taux de mortalité et de morbidité des victimes. Toute amélioration visant à diminuer le nombre de décès découlant des accidents de la route, de même que les risques de décès ou de séquelles des personnes blessées, permettra également de diminuer les coûts d'indemnisation tant sur le plan financier que sur le plan humain et de réduire ainsi les risques inhérents à l'usage des routes en conformité avec la mission de la Régie.

RÉPARTITION DES MONTANTS POUR LA RÉADAPTATION



L'INDEMNISATION DES DOMMAGES MATÉRIELS

Les dispositions de la Loi sur l'assurance automobile obligent tout propriétaire d'automobile circulant au Québec à posséder une police d'assurance de responsabilité d'un montant minimal de 50 000 $.

Cette assurance, qui relève de l'entreprise privée, protégera le propriétaire d'une automobile responsable de dommages matériels à autrui.

La victime de dommages matériels causés par une automobile est indemnisée suivant les règles du droit commun. Lorsque la convention d'indemnisation directe s'applique, la victime doit cependant adresser sa demande à son propre assureur qui l'indemnise en fonction des barèmes établis dans la convention.

L'INDEMNISATION COMPLÉMENTAIRE

Quoique tout propriétaire d'une automobile circulant au Québec doive posséder un contrat d'assurance de responsabilité garantissant l'indemnisation des dommages matériels, et malgré le principe d'universalité d'indemnisation des dommages corporels, certaines victimes peuvent, dans des circonstances particulières, être dépourvues de protection. Ces victimes de dommages matériels et de dommages corporels, qui ont obtenu au Québec un jugement définitif en leur faveur, peuvent demander à la Régie de satisfaire à ce jugement si le responsable de l'accident est insolvable ou insuffisamment protégé par une police d'assurance de responsabilité, ou encore s'il ne peut être identifié. La Régie pourra, selon les conditions prévues, verser des indemnités jusqu'à un maximum de 50 000 $.

LES COÛTS DU RÉGIME

La Régie a versé, au cours de l'exercice 1988, 320,6 millions de dollars aux victimes d'accidents. Cela porte à 1 milliard 934 millions de dollars le montant des indemnités accordées depuis l'entrée en vigueur du régime le 1er mars 1978, incluant le coût des services de santé pour les accidentés.

MONTANTS VERSÉS PAR CATÉGORIE D'INDEMNITÉS
(EN MILLIERS DE DOLLARS)

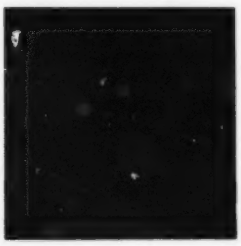
	1988	1987	TOTAL DES INDEMNITÉS DEPUIS 1978
Indemnités de remplacement du revenu	**124 991 $**	**123 596 $**	**915 654 $**
Indemnités de décès versées sous forme:			
de rente	**34 899 $**	**32 390 $**	**194 019 $**
de montant forfaitaire	**5 761 $**	**4 905 $**	**44 194 $**
Autres indemnités:			
• préjudices esthétiques, mutilations, douleurs, etc.	**45 465 $**	**37 142 $**	**265 877 $**
• remboursement des frais médicaux, paramédicaux, etc.	**26 020 $**	**23 560 $**	**152 098 $**
• paiement des frais d'examens et de dossiers médicaux	**4 522 $**	**2 994 $**	**22 173 $**
• remboursement des frais funéraires	**3 322 $**	**3 301 $**	**25 820 $**
• paiement des frais de réadaptation	**10 411 $**	**6 802 $**	**38 151 $**
Fonds d'indemnisation	**(43)$**	**(347)$**	**48 947 $**
Sous-total	**255 348 $**	**234 343 $**	**1 706 933 $**
Coût des services de santé	**65 208 $**	**62 460 $**	**227 668 $**
Total	**320 556 $**	**296 803 $**	**1 934 601 $**

Le coût moyen des indemnités

La moyenne hebdomadaire des rentes payables augmente chaque année. Cet accroissement s'explique principalement par l'augmentation du revenu moyen des travailleurs, par la revalorisation du revenu maximal assurable et par l'indexation des rentes actives le 1er janvier de chaque année. Le taux d'indexation fixé pour le 1er janvier 1989 est de 4,1 %.

En 1988, le coût moyen des indemnités pour les séquelles permanentes résultant d'accidents survenus au cours de l'exercice s'est élevé à 4 100 $. Par ailleurs, le coût moyen des rentes de décès se situait à environ 161 000 $ par personne décédée, tandis que celui des rentes de remplacement du revenu était de près de 10 000 $. Il s'agit là de moyennes. Les indemnités versées aux victimes étaient, dans certains cas, beaucoup plus importantes.

De façon générale, notons qu'environ 35 % des bénéficiaires d'une indemnité de remplacement du revenu sont encore indemnisés trois mois après leur accident, 9 % le sont encore après un an et 3 % après quatre ans.



LA GESTION DES RESSOURCES

«Grâce à l'enseignement assisté par ordinateur, j'ai accès à un mode de formation souple pour parfaire mes connaissances sur les équipements et les logiciels utilisés par la Régie».

La Régie de l'assurance automobile du Québec a pour mission de réduire les risques inhérents à l'usage de la route. L'atteinte de cet objectif repose entre autres sur une gestion la plus efficiente possible des ressources humaines, informationnelles, technologiques, matérielles et financières qui sont mises à sa disposition.

En 1988, la Régie...

... a affiché un excédent des revenus courants sur les dépenses courantes de 71 millions de dollars;

... a redressé sa réserve actuarielle des exercices antérieurs de 264,8 millions de dollars, ce qui porte l'excédent des revenus sur les dépenses à 335,8 millions de dollars pour l'exercice 1988;

... a accru la disponibilité du système informatique qui a atteint en 1988 un niveau supérieur à celui des meilleures institutions bancaires qui sont la référence en ce domaine;

... a pris le leadership de l'élaboration d'un lien interprovincial d'échanges d'information, un projet à caractère hautement technologique;

... a maintenu son réseau de points de services qui est passé de 209 points le 31 décembre 1987 à 201 points le 31 décembre 1988, soit 49 centres de services, 99 caisses populaires et 53 mandataires privés en permis et en immatriculation;

... a procédé à la constitution d'un réseau de mandataires privés en vérification mécanique qui comprenait au 31 décembre 1988, 2 338 entreprises accréditées en autovérification ainsi que 104 entreprises mandatées pour la vérification contre rémunération.

LES RESSOURCES HUMAINES

Les effectifs de la Régie

Pour desservir sa clientèle, la Régie compte sur un effectif régulier totalisant 1 791 personnes et un effectif occasionnel totalisant 627 personnes-années, réparties dans ses centres administratifs et ses centres de services à travers le Québec.

Ces personnes appartiennent à une cinquantaine de corps d'emploi, principalement du personnel du soutien administratif, et 50 % d'entre elles sont des femmes.

Les conditions de travail sont régies par sept conventions collectives ou ententes intervenues entre le gouvernement du Québec et les syndicats ou associations professionnelles représentant les employés.

Le service à la clientèle

Depuis plusieurs années, la Régie a grandement investi dans l'amélioration du service à la clientèle. Ses interventions se sont situées à divers niveaux: relocalisation d'un grand nombre de points de services, consolidation de son réseau de mandataires, refonte des systèmes administratifs et informatiques et formation du personnel.

Des approches d'avant-garde tels les cercles de qualité, la gestion intégrale de la qualité et la gestion de la qualité du service à la clientèle (QUALIPLUS) sont utilisées dans un nombre croissant d'unités administratives et produisent déjà des résultats visibles pour les clients. Une politique de gestion de qualité viendra prochainement encadrer ces démarches et les inscrire dans une perspective globale.

Le Programme d'aide aux employés

En 1988, plus d'employés en difficulté ont eu recours au Programme d'aide aux employés. De plus, la réalisation de causeries à l'intention des employés sur différents sujets touchant la qualité de la vie en général a permis de confirmer le volet préventif du programme.

RÉPARTITION RÉGIONALE DES EFFECTIFS DE LA RÉGIE

	RÉGULIER	OCCASIONNEL(LES) EN PERSONNES/ANNÉES
Bas-Saint-Laurent et Gaspésie:	32	21
Saguenay – Lac St-Jean et Côte-Nord:	37	24
Québec:	1 363	351
Estrie et Mauricie – Bois-Francs:	55	30
Montréal:	153	101
Montérégie:	62	37
Laval – Laurentides – Lanaudière:	51	38
Outaouais et Abitibi – Témiscamingue:	38	25

Les résultats positifs observés auprès des employés touchés par des interventions curatives ou préventives ont permis de constater l'impact important du programme sur le rendement, le comportement et le sentiment d'appartenance des employés.

La protection des non-fumeurs

Au cours de l'année 1988, le responsable de l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs dans certains lieux publics a continué à sensibiliser les inspecteurs désignés afin qu'ils demeurent vigilants face au respect des prescriptions de cette loi.

D'une part, ils se sont assurés que l'affichage interdisant de fumer soit adéquat dans les lieux visés par la loi et, d'autre part, ils ont veillé à ce que les fumeurs ne fument pas dans les zones déclarées non-fumeurs.

Par ailleurs, le Comité de direction de la Régie a accepté de mettre en place un programme d'aide aux fumeurs afin de les inciter à cesser cette habitude. C'est ainsi qu'une vingtaine d'employés ont participé à une session d'aide aux fumeurs et se sont fait rembourser une partie du coût d'inscription un mois après la fin de la session. L'impact de ce programme est important puisqu'il permet à l'entourage de ces personnes de ne plus être gêné par la fumée de cigarette en plus d'avoir valeur d'exemple.

Enfin, l'acceptation des restrictions de cette loi par le personnel et la clientèle de la Régie a permis, au cours de l'année, de réduire de 200 à 141 le nombre d'inspecteurs.

LES RESSOURCES INFORMATIONNELLES

Réalisations

Dans la foulée de la réforme de ses principaux systèmes complétée en 1987, la Régie a réalisé en 1988 une refonte de ses systèmes de perception des fonds et de contrôle des pièces officielles. La livraison de ces nouveaux systèmes informatiques contribue à renforcer le contrôle de la Régie sur ses entrées de fonds et sur les pièces officielles (permis, certificats, immatriculation) qu'elle délivre.

Dans le cadre de l'implantation du Code canadien de sécurité routière, outre les modifications majeures apportées aux systèmes des permis de conduire (nouvelle classification), au contrôle des transporteurs routiers, à la gestion des suspensions et au dossier médical, la Régie a pris le leadership de l'élaboration du lien interprovincial d'échanges d'information. Ce projet, à caractère hautement technologique, consistait à faire communiquer les différents systèmes informatiques des provinces canadiennes comportant plusieurs technologies différentes. En plus, la Régie s'est vu confier la mise en place de l'ordinateur dédié à ce réseau, ordinateur qui joue le rôle d'aiguilleur central de toutes les opérations. On prévoit que l'introduction de ce nouveau système informatisé d'échange d'information permettra un meilleur contrôle de l'accès au réseau routier canadien et ce, dès 1989.

La mise en oeuvre du nouveau Code de la sécurité routière a nécessité de nombreux changements dans les systèmes informatisés (contrôle des suspensions, vérification mécanique, refus de renouvellement, rapport d'accident, commerçants-recycleurs, permis et immatriculation). L'ensemble des applications a été réalisé dans de fort brefs délais permettant ainsi le respect des échéanciers prévus par la réglementation.

Dans le cadre de l'implantation des systèmes supportant le Programme de réciprocité proportionnelle, la Régie a innové dans ses méthodes de développement et d'opération des systèmes informatisés. En effet, ces systèmes ont été développés à l'aide de micro-ordinateurs et de réseaux locaux. De plus, de nouvelles façons de gérer les données ont été expérimentées avec grand succès, permettant de diminuer les délais et de réduire les coûts.

Les systèmes informatisés supportant les services aux accidentés ont également été améliorés: une nouvelle fonction de traitement et de suivi des dossiers de révision permettra de réduire de 10 jours le délai de traitement de ces dossiers et améliorera significativement la qualité des dossiers traités. L'implantation d'une fonction de signature électronique pour tous les documents expédiés à la clientèle des services aux accidentés a permis à la Régie de réduire les délais de traitement des dossiers de réclamation. Cette réalisation marque, pour la Régie, un premier pas dans les technologies du traitement de l'image; en effet, les signatures des agents d'indemnisation sont emmagasinées dans l'ordinateur central et reproduites sur les documents correspondants.

Partenariat

Outre le maintien et l'amélioration de son parc technologique, la Régie a réalisé cette année un pas dans l'établissement d'une coopération avec d'autres organismes. En effet, les ordinateurs de la Régie ont été reliés à ceux du ministère des Communications, de la Justice, et d'autres ministères québécois, de façon à pouvoir échanger de l'information par voie électronique. Ces échanges se font dans le respect de la Loi sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels.

La Régie a conclu une entente de services de trois ans avec le ministère des Transports du Québec pour lui dispenser des services de traitement informatique.

La Régie participe activement au développement de l'expertise des firmes québécoises qui sont dans le domaine des systèmes d'information en leur confiant une part importante de ses mandats de développement des systèmes. En 1988, des montants de l'ordre de 9 millions de dollars ont ainsi été consacrés en honoraires professionnels dans le domaine de l'informatique.

Finalement, la Régie s'est associée avec l'Université Laval, le groupe DMR et la firme IBM pour offrir gratuitement un système informatisé de gestion des activités à l'Opération Nez rouge. Ce système a permis à l'Opération Nez rouge d'améliorer son service tout en absorbant une croissance importante de la demande.

Service à la clientèle

La disponibilité du système informatisé a atteint en 1988 un niveau supérieur à celui des meilleures institutions bancaires qui sont la référence en ce domaine. Nous sommes en mesure d'affirmer que le citoyen québécois bénéficie, lorsqu'il se rend dans un centre de services de la Régie ou chez un mandataire, d'un des meilleurs services qui soit.

Les ressources technologiques

Doté de deux ordinateurs centraux (totalisant une puissance de traitement de près de 90 millions d'instructions par seconde), le Centre de traitement de la Régie dispose d'une capacité d'emmagasinage des données sur support magnétique de plus de 200 milliards de caractères, soit une augmentation de 12 % par rapport à 1987. Gérant un vaste réseau de télécommunications rejoignant tous les points de services de la Régie, la Direction des systèmes d'information a réalisé cette année de nombreuses améliorations techniques (ajout de contrôleurs de télécommunications, de liens informatiques à haute vitesse, d'équipements de sécurité, automatisation de divers processus) permettant d'atteindre un niveau de disponibilité des services interactifs de 99,4 % au siège social.

Plus de 2 270 écrans et divers autres équipements (imprimantes, contrôleurs, mini-ordinateurs) sont reliés aux ordinateurs centraux. Plus de 500 micro-ordinateurs, dont certains reliés au réseau local ou à l'ordinateur central, sont à la disposition du personnel de la Régie.

LES RESSOURCES EN RÉGION

Pour offrir à la population un service de qualité en matière d'accueil et de renseignement, de permis de conduire, d'immatriculation, de soutien technique et de réadaptation auprès des accidentés de la route, de contrôle mécanique du parc automobile et de promotion de la sécurité routière, la Régie de l'assurance automobile dispose de huit directions régionales réparties sur l'ensemble du territoire. Les services de ces directions sont regroupés dans les centres administratifs suivants:

Directions régionales

BAS-SAINT-LAURENT/ GASPÉSIE
92, 2e Rue Ouest
Rimouski (Québec)
G5L 8B3
Tél.: (418) 722-3690

SAGUENAY/ LAC-SAINT-JEAN/ CÔTE-NORD
2655, boulevard du Royaume
Jonquière (Québec)
G7S 4S9
Tél.: (418) 548-7106

QUÉBEC
930, chemin Sainte-Foy, RDC-13
Québec (Québec)
G1S 2L4
Tél.: (418) 643-6608

ESTRIE/MAURICIE/ BOIS-FRANCS
955, rue King Est
Bureau 100
Sherbrooke (Québec)
J1G 1E3
Tél.: (819) 566-8122

MONTÉRÉGIE
1999, boulevard Roland-Therrien
Longueuil (Québec)
J4N 1G9
Tél.: (514) 468-3624

LAVAL/LAURENTIDES/ LANAUDIÈRE
3195, boulevard Saint-Martin Ouest
Centre 2000
Laval (Québec)
H7T 1A3
Tél.: (514) 688-1971

ÎLE-DE-MONTRÉAL
870, boulevard de Maisonneuve Est
5e étage
Montréal (Québec)
H2L 4W3
Tél.: (514) 873-6620

ABITIBI/TÉMISCAMINGUE/ OUTAOUAIS
33, rue Gamble Ouest
Rouyn (Québec)
J9X 2R3
Tél.: (819) 764-6155

LES CENTRES DE SERVICES DE LA RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

NOM DE LA MUNICIPALITÉ	ADRESSE	CODE POSTAL	TÉLÉPHONE
Alma	100, rue Saint-Joseph Sud	G8B 7A6	(418) 662-7698
Anjou	7400, boulevard des Galeries d'Anjou, suite 45	H1M 3M2	(514) 873-0360
Baie-Comeau*	625, boulevard Laflèche	G5C 1C5	(418) 589-5917
Baie-Saint-Paul	2, route de l'Équerre	G0A 1B0	(418) 435-3734
Bonaventure	166, route 132 Est, C.P. 296	G0C 1E0	(418) 534-2122
Charlesbourg	1750, avenue Périgord	G1G 5X3	(418) 643-5650
Dorval	2350, boulevard Hymus	H9P 1J9	(514) 873-0027
Drummondville	80, rue Belleville	J2C 5T1	(819) 478-4685
Gaspé*	39, rue montée Sandy-Beach	G0C 1R0	(418) 368-2515
Granby	840, rue Principale	J2G 2Z2	(514) 378-9859
Hull*	975, boulevard St-Joseph	J8Z 1W8	(819) 771-7834
Îles-de-la-Madeleine	C.P. 355, Cap-aux-Meules	G0B 1B0	(418) 986-2742
Joliette	244, rue Saint-Charles-Borromée Nord	J6E 4R7	(514) 753-7403
Jonquière*•	2655, boulevard du Royaume	G7S 4S9	(418) 548-3165
Lachute	505, rue Béthanie	J8H 4A6	(514) 562-4101
La Sarre	77, 2e Rue Est	J9Z 3G8	(819) 333-2341
Lévis	98f, place Kennedy	G6V 6C9	(418) 837-3650
Longueuil*•	1999, boulevard Roland-Therrien	J4N 1G9	(514) 468-2323
Matane	750, avenue du Phare Ouest	G4W 3W8	(418) 562-5141
Mont-Laurier	785, rue de la Madone	J9L 1T3	(819) 623-2322
Montmagny	5, rue Valcourt	G5V 4H9	(418) 248-3521
Montréal	855, boulevard Henri-Bourassa Ouest	H3L 1P3	(514) 873-6400
Montréal*•	870, boulevard de Maisonneuve Est	H2L 4W3	(514) 873-0223
Portneuf village	332, 2e Avenue Ouest	G0A 2Y0	(418) 286-6631
Québec	2500, boulevard Montmorency	G1J 5C7	(418) 643-0213
Québec	5077, boulevard Wilfrid-Hamel	G2E 5G3	(418) 643-0139
Québec (réadaptation seulement)•	2012, boulevard Charest Ouest 930, chemin Sainte-Foy, R.D.C.	G1N 4N6 G1S 2L4	(418) 643-4453 (418) 643-6015
Rimouski*•	92, 2e Rue Ouest	G5L 8B3	(418) 722-3690
Rivière-du-Loup•	27, rue Lévis	G5R 2R2	(418) 862-5281
Roberval	878, boulevard Saint-Joseph	G8H 2L7	(418) 275-3301
Rouyn*•	33, rue Gamble Ouest	J9X 2R3	(819) 764-6783
Saint-Hyacinthe	1200, boulevard Casavant Ouest	J2S 8B9	(514) 773-6659
Saint-Jean	320, boulevard du Séminaire	J3B 5K9	(514) 348-4909
Saint-Jean-Port-Joli	32, rue Fortin, C.P. 157	G0R 3G0	(418) 598-6951
Saint-Jérome	601, rue Fournier	J7Z 4V8	(514) 436-8011
Saint-Joseph-de-Beauce	1090, avenue du Palais	G0S 2V0	(418) 397-6420
Sept-Îles	421, rue Arnaud	G4R 3B3	(418) 962-6140
Shawinigan	2484, rue Saint-Marc	G9N 2J7	(819) 539-8351
Sherbrooke*•	969, rue King Est	J1G 1E3	(819) 566-7053
Sorel	26, place de l'Entraide	J3P 7E3	(514) 743-5593
Thetford-Mines	693, rue Saint-Alphonse Ouest	G6G 3X3	(418) 338-2106
Trois-Rivières•	1420, 11e Rue	G8Y 2Z7	(819) 374-0969
Val-d'Or	1576, chemin Sullivan	J9P 1M3	(819) 825-8231
Valleyfield	85, rue Notre-Dame, local 15	J6S 1E7	(514) 371-3807
Verdun	4555, avenue Verdun	H4G 1M4	(514) 873-0159
Victoriaville	600, boulevard Jutras Est Place du Campus, local 50	G6P 6S2	(819) 758-3148
Ville Laval*•	3195, boulevard Saint-Martin Ouest	H7T 1A3	(514) 682-3127
Ville-Marie	1, rue Notre-Dame Nord, C.P. 1146	J0Z 3W0	(819) 622-1116

* Les centres de services marqués par un astérisque sont intégrés dans un centre administratif régional
• Les centres de services marqués par un point offrent les services en réadaptation

COMMENTAIRES SUR LES ÉTATS FINANCIERS

Les faits saillants

La Régie affiche, pour l'exercice financier 1988, un excédent des revenus sur les dépenses de 71 millions de dollars avant redressement de la réserve actuarielle des années antérieures. Les revenus globaux se sont accrus de 4,9 % alors que les dépenses ont baissé de 1,9 %.

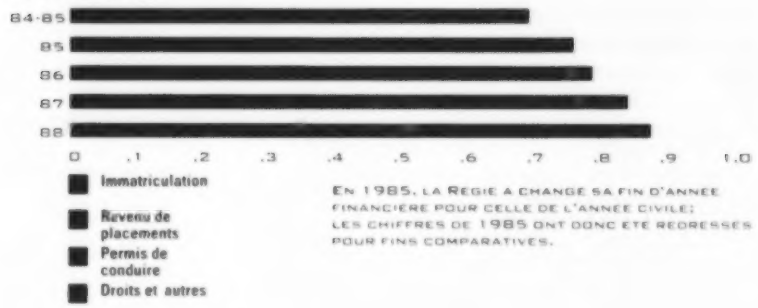
Le total des revenus tient compte d'une réduction des contributions d'assurance sur l'immatriculation des véhicules et le permis de conduire effective depuis le 1er août 1987 et dont la majeure partie de l'effet sur les revenus s'est reflétée en 1988.

À l'excédent de 71 millions de dollars, s'ajoute un redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs de 264,8 millions de dollars, ce qui porte l'excédent des revenus sur les dépenses à 335,8 millions de dollars pour l'exercice 1988. Ce redressement est le résultat de changements importants au niveau des hypothèses économiques et d'incapacité. D'une part, le taux d'inflation est demeuré en deçà du taux anticipé et la situation économique favorable qui persiste depuis quelques années a permis un accroissement du taux de rendement net des placements. D'autre part, la Régie a accumulé suffisamment d'expérience au niveau des durées d'incapacité pour lui permettre de modifier graduellement ses hypothèses à long terme, ce qui a entraîné une diminution au niveau des coûts d'indemnisation.

L'actif de la Régie s'élevait au 31 décembre 1988 à 4 186 millions de dollars, soit une augmentation de 9,6 % par rapport à l'année précédente. Cette hausse est principalement attribuable à l'acquisition d'unités de dépôts au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec pour 459,9 millions de dollars.

REVENUS PAR CATÉGORIES

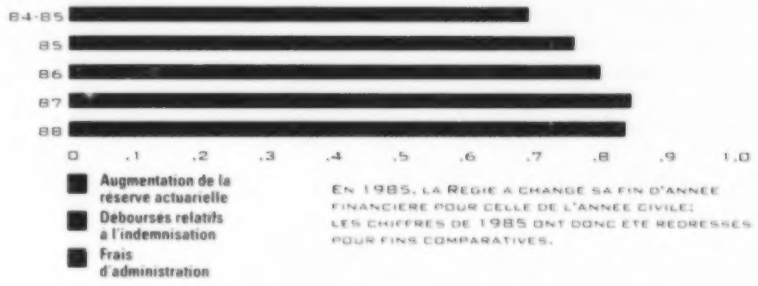
(EN MILLIARD DE $)



EN 1985, LA REGIE A CHANGE SA FIN D'ANNEE FINANCIERE POUR CELLE DE L'ANNEE CIVILE; LES CHIFFRES DE 1985 ONT DONC ETE REDRESSES POUR FINS COMPARATIVES.

DÉPENSES PAR CATÉGORIES

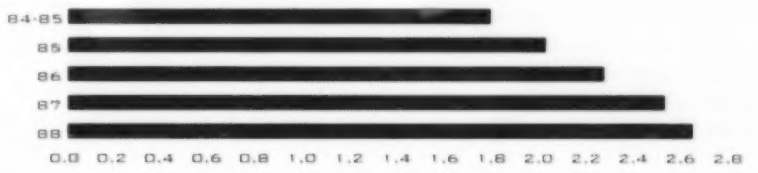
(EN MILLIARD DE $)



EN 1985, LA REGIE A CHANGE SA FIN D'ANNEE FINANCIERE POUR CELLE DE L'ANNEE CIVILE; LES CHIFFRES DE 1985 ONT DONC ETE REDRESSES POUR FINS COMPARATIVES.

RÉSERVE ACTUARIELLE

(EN MILLIARD DE $)



Les revenus

Les revenus totaux de la Régie ont atteint 900,4 millions de dollars en 1988 par rapport à des revenus de 858 millions de dollars pour 1987, soit une augmentation de 4,9 %. Cette augmentation est attribuable à l'accroissement du nombre de véhicules en circulation et du nombre de titulaires de permis de conduire ainsi qu'à la croissance des revenus de placement.

Le Régime d'assurance automobile dispose de quatre sources de financement. La contribution exigée de chaque propriétaire de véhicules routiers lors de l'immatriculation représente 355,6 millions de dollars (39,5 %) alors que la contribution des titulaires de permis de conduire s'élève à 91,7 millions de dollars (10,2 %). Les revenus perçus par la Régie au chapitre des droits de délivrance et de renouvellement pour les

services rendus en matière d'immatriculation et de permis de conduire s'établissent à 54,1 millions de dollars (6,0 %). Enfin, les revenus de placement constituent l'autre source de financement du régime avec 394,1 millions de dollars (43,8 %) auxquels s'ajoutent des revenus divers de 4,9 millions de dollars (0,5 %).

Les revenus de placement se sont accrus de 10 % et proviennent principalement du rendement des unités de dépôts à participation du Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Ces dépôts se sont accrus de 12,67 % en 1988 et ont rapporté un taux de rendement moyen de 9,42 % malgré l'impact en 1988 de la crise boursière survenue en octobre 1987. Compte tenu que le taux d'inflation a été de 4,10 %, il s'agit d'un rendement net de 5,32 %.

Les dépenses

Les dépenses totales ont atteint 829,4 millions de dollars en 1988, soit une baisse de 1,94 % par rapport à 1987. De cette somme, 360,3 millions de dollars constituent l'accroissement net de la réserve actuarielle afin de faire face aux engagements pris à l'égard des accidentés de la route de 1988.

Les dépenses d'indemnités ont atteint 320,6 millions de dollars dont 65,2 millions de dollars représentent les coûts des services de santé attribuables aux accidents routiers. L'autre partie des dépenses d'indemnités, soit 255,4 millions de dollars, représente les indemnités versées dont plus de 77,7 % sont relatives à des accidents survenus au cours des années antérieures à 1988.

Notons que plus de 60 % des indemnités sont versées aux victimes de la route sous forme de rentes. Le remplacement de la perte de revenus au moment où cette perte est réellement encourue dans le temps exige que soient capitalisées chaque année toutes les sommes nécessaires au paiement de toutes les indemnités découlant d'accidents survenus au cours de l'exercice. Les coûts relatifs aux dommages corporels des accidents de la route de 1988 sont de l'ordre de 532 millions de dollars, dont 378 millions de dollars seront versés au cours des prochaines années.

ÉTAT SOMMAIRE DES REVENUS ET DÉPENSES
(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	1988
Revenus	900,4 $
Dépenses	829,4
Excédent des revenus sur les dépenses avant poste suivant:	71,0
Redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs	264,8
Excédent des revenus sur les dépenses	335,8

SOURCES DE FINANCEMENT
(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	1988
Contributions d'assurances:	
Immatriculation	355,6 $
Permis de conduire	91,7
Droits de délivrance et de renouvellement	54,1
Revenus de placements et autres	399,0
TOTAL	900,4

TAUX DE RENDEMENT MOYEN
SELON DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PLACEMENT

	1988
Dépôts à vue et soldes bancaires	9,32 %
Dépôts à participation	9,42 %
Taux de rendement moyen pondéré	9,41 %

RÉPARTITION DES DÉPENSES
(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	1988
Indemnités versées	320,6 $
Frais d'administration	148,5
Augmentation de la réserve actuarielle	360,3
TOTAL	829,4

Enfin, les frais d'administration s'élèvent à 148,5 millions de dollars soit une hausse de 7,7 % par rapport à ceux de l'exercice précédent. Les traitements et charges sociales accaparent 52,9 % de ces frais. Les autres dépenses importantes sont: les services administratifs et professionnels (7,8 %), les dépenses d'informatique et de bureautique (6,5 %), les locations d'espaces de bureaux et d'équipement (6,4 %), les frais de communications (5,7 %) et les frais de perception des contributions versées aux mandataires privés (5,4 %).

LES ÉTATS FINANCIERS

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

J'ai vérifié le bilan de la Régie de l'assurance automobile du Québec au 31 décembre 1988 ainsi que l'état des revenus et dépenses, l'état de la réserve de stabilisation et l'état de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Régie au 31 décembre 1988 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les conventions comptables énoncées à la note 2, appliquées de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Conformité des opérations à la Loi sur l'assurance automobile

Tel qu'indiqué à mon rapport de l'an dernier, la Régie a modifié de façon rétroactive, à compter de l'exercice 1986, sa méthode d'inscription des revenus de permis de conduire. Cette modification, qui a été autorisée par décret le 8 juin 1988, est entrée en vigueur le 30 juin 1988 sans effet rétroactif. La décision de la Régie d'inscrire les revenus de permis de conduire selon la nouvelle méthode approuvée, avant le 30 juin 1988, a eu pour effet d'augmenter l'excédent des revenus sur les dépenses de l'exercice de 13 262 000 $ (1987: de le diminuer de 12 542 000 $), d'augmenter les contributions reportées au 31 décembre 1988 de 16 058 000 $ (1987: 29 321 000 $) et de diminuer d'autant la réserve de stabilisation.

LE VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC.
RHÉAL CHATELAIN, F.C.A.

Québec, le 30 mars 1989

CERTIFICAT RELATIF À L'ÉVALUATION DE LA RÉSERVE ACTUARIELLE DE LA RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 1988

L'évaluation au 31 décembre 1988 du montant nécessaire au paiement de toutes les indemnités présentes et futures, découlant d'accidents survenus avant le 1er janvier 1989, a été effectuée en conformité avec les exigences de l'article 153 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., chapitre A-25).

Les indemnités visées par l'évaluation sont celles prévues au titre II, au chapitre II du titre IV et au chapitre II du titre V de la Loi sur l'assurance automobile pour les accidents survenus entre le 1er mars 1978 et le 1er janvier 1989 ainsi que celles prévues au chapitre III du titre IV de ladite loi pour les accidents survenus entre le 30 septembre 1961 et le 1er mars 1978.

Le montant de la réserve actuarielle au 31 décembre 1988 s'établit à 2 637,6 millions de dollars et constitue une provision nécessaire et suffisante au paiement desdites indemnités.

À mon avis, les données ayant servi à l'évaluation sont suffisantes et dignes de foi, les hypothèses et méthodes utilisées sont adéquates et appropriées aux circonstances et l'évaluation a été effectuée en conformité avec les principes actuariels généralement reconnus.

CLAUDE PLAMONDON, F.S.A., F.I.C.A.
BLONDEAU & COMPAGNIE

Québec, le 14 mars 1989

REVENUS ET DÉPENSES

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE	1988	1987
REVENUS	(en milliers de dollars)	
Contributions		
Immatriculation	**355 586**	365 207
Permis de conduire	**91 661**	79 624
Droits de délivrance et de renouvellement	**54 129**	48 917
Revenus de placements (note 3)	**394 064**	358 354
Autres	**4 936**	5 910
	900 376	858 012
DÉPENSES		
Indemnités versées		
Remplacement du revenu	**124 991**	123 596
Décès	**40 660**	37 295
Forfaitaires pour séquelles	**45 465**	37 142
Frais de séjour et vêtements	**13 449**	13 104
Honoraires professionnels	**11 964**	9 595
Frais de réadaptation	**10 410**	6 802
Autres	**8 409**	6 809
	255 348	234 343
Coût des services de santé (note 4)	**65 208**	62 460
Augmentation de la réserve actuarielle	**360 300**	411 100
Frais d'administration (note 5)	**148 527**	137 945
	829 383	845 848
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES AVANT POSTE SUIVANT:	**70 993**	12 164
Redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs (note 6)	**264 800**	154 500
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	**335 793**	166 664

RÉSERVE DE STABILISATION

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE	1988	1987
	(en milliers de dollars)	
SOLDE AU DÉBUT	**603 963**	637 299
Excédent des revenus sur les dépenses	**335 793**	166 664
Montant attribué au gouvernement du Québec pour des immobilisations en matière de sécurité routière	–	(200 000)
SOLDE À LA FIN	**939 756**	603 963

BILAN

AU 31 DÉCEMBRE	1988	1987
ACTIF	(en milliers de dollars)	
Encaisse	**4 501**	2 181
Débiteurs	**5 475**	5 176
Revenus de placements courus	**41 329**	92 856
Frais payés d'avance (note 7)	**7 341**	–
Dépôts au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Dépôts à vue	**25 813**	64 869
Dépôts à participation (note 8)	**4 087 945**	3 628 090
Immobilisations (note 9)	**13 588**	25 327
	4 185 992	3 818 499
PASSIF ET RÉSERVE		
Créditeurs et frais courus	**15 691**	21 880
Dû au gouvernement du Québec (note 10)	**162 421**	207 731
Obligations envers les victimes – Réserve actuarielle (note 11)	**2 637 600**	2 542 100
Contributions reportées	**227 686**	223 803
Revenus de placements reportés	**202 838**	219 022
	3 246 236	3 214 536
Réserve de stabilisation	**939 756**	603 963
	4 185 992	3 818 499

ENGAGEMENTS (NOTE 12)

POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

JEAN-P. VÉZINA,
PRÉSIDENT-DIRECTEUR-GÉNÉRAL

JEAN J. FRENETTE
ADMINISTRATEUR

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE	1988	1987 (NOTE 15)
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	(en milliers de dollars)	
Excédent des revenus sur les dépenses	**335 793**	166 664
Éléments sans incidence sur les liquidités		
Augmentation nette de la réserve actuarielle	**95 500**	256 600
Amortissement des immobilisations	**5 567**	5 865
Perte sur dispositions d'immobilisations	**402**	98
	437 262	429 227
Variation des éléments d'actif et de passif liés à l'exploitation	**(19 913)**	199 788
Fonds provenant des activités d'exploitation	**417 349**	629 015
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Fonds confiés à la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Dépôts à vue – variation	**(39 056)**	40 219
Dépôts à participation	**459 855**	388 460
Acquisitions d'immobilisations	**1 845**	1 380
Aliénations d'immobilisations	**(7 615)**	(210)
Fonds utilisés par les activités d'investissement	**415 029**	429 849
MONTANT ATTRIBUÉ AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC POUR DES IMMOBILISATIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	**–**	200 000
ENCAISSE		
Augmentation (Diminution)	**2 320**	(834)
Solde au début	**2 181**	3 015
Solde à la fin	**4 501**	2 181

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 DÉCEMBRE 1988

1. CONSTITUTION ET FONCTIONS

La Régie de l'assurance automobile du Québec a été instituée en corporation au sens du Code civil le 1er mars 1978 (L.R.Q., chapitre R-4). Elle a pour fonctions:

a) d'appliquer le régime d'imdemnisation des victimes de dommages corporels prévu par la Loi sur l'assurance automobile;
b) d'appliquer le régime de compensation des dommages matériels prévu par le titre IV de la Loi sur l'assurance automobile;
c) d'appliquer le Code de la sécurité routière notamment en ce qui a trait à l'immatriculation des véhicules routiers, aux permis et aux licences, aux normes de sécurité routière concernant les véhicules ainsi qu'aux obligations en cas d'accident;
d) de promouvoir la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers sur la route de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés.

La Régie jouit des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement et perçoit à ce titre les honoraires exigibles lors de l'immatriculation d'un véhicule et de la délivrance d'un permis de conduire.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers de la Régie ont été préparés par la direction selon la méthode de la comptabilité d'exercice et les conventions comptables énoncées ci-dessous. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations.

a) Dépôts au fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec

Les dépôts à participation sont comptabilisés au coût d'acquisition.

b) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées à leur coût d'origine. Elles sont amorties comme suit:

	Méthode	Vie utile
Bâtisses	Linéaire	50 ans
Équipement	Linéaire	5 ans
Matériel informatique et logiciels	Linéaire Compte tenu de la valeur résiduelle	Maximum 5 ans

Les acquisitions de matériel d'informatique et de bureautique et de logiciels dont le coût unitaire est inférieur au seuil minimum de capitalisation sont imputées aux opérations ainsi que le mobilier, l'agencement et les améliorations des aires locatives.

c) Réserve actuarielle

La réserve actuarielle correspond:

1. pour les demandes produites et acceptées, à la valeur capitalisée des indemnités de remplacement du revenu et de décès ainsi que des autres indemnités, déduction faite de la valeur actualisée des recouvrements;
2. pour les demandes à l'étude ou non encore produites, à la valeur actuelle estimative des indemnités qui en découleront;
3. pour les frais de gestion futurs, à la valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités.

d) Recouvrements d'indemnités versées

Les créances provenant des indemnités à recouvrer pour des accidents survenus avant le 1er mars 1978 ne sont pas inscrites au bilan. Les montants perçus au cours de l'exercice sont imputés aux opérations en réduction des indemnités versées.

e) Contributions

Les contributions d'immatriculation et de permis de conduire sont inscrites aux revenus selon la période qui s'étend du premier jour du mois de leur émission ou de leur renouvellement jusqu'au dernier jour du mois précédant leur échéance.

f) Revenus de placements

Le revenu attribué mensuellement par la Caisse de dépôt et placement du Québec aux détenteurs d'unités de dépôts à participation du Fonds général comprend les gains et pertes à la vente de placements. Cette partie est reportée et amortie sur une période de 10 ans selon la méthode de l'amortissement linéaire.

3. REVENUS DE PLACEMENTS

	1988	1987
	(en milliers de dollars)	
Dépôts bancaires et à terme	512	687
Dépôts à vue	4 055	5 088
Dépôts à participation		
Revenu net attribué	358 690	323 109
Amortissement des gains et pertes versés par la Caisse de dépôt et placement du Québec	30 807	29 470
	394 064	358 354

4. COÛT DES SERVICES DE SANTÉ

La Régie verse annuellement au Gouvernement du Québec une somme représentant le remboursement du coût des services de santé consécutif aux accidents routiers.

5. FRAIS D'ADMINISTRATION

	1988	1987 (NOTE 15)
	(en milliers de dollars)	
Traitements et charges sociales	78 530	71 647
Frais de déplacement	2 134	2 118
Frais de perception des contributions	8 059	10 774
Services administratifs et professionnels	11 647	9 357
Frais de communication	8 494	7 262
Information et publicité	4 840	3 688
Mobilier, agencement et équipement	2 319	1 658
Frais d'entretien	589	497
Location de locaux et d'équipement	9 565	9 009
Matériel d'informatique et de bureautique	3 042	3 174
Location et entretien du matériel informatique et bureautique	6 650	6 284
Impression, fournitures de bureau et autres dépenses	7 091	6 612
Amortissement des immobilisations	5 567	5 865
	148 527	137 945

6. REDRESSEMENT DE LA RÉSERVE ACTUARIELLE DES EXERCICES ANTÉRIEURS

Une comparaison de la réserve des années antérieures établie au 31 décembre 1988 avec celle anticipée sur la base de l'évaluation précédente nous permet d'établir à 264 800 000 $ le montant dégagé par l'ensemble des changements effectués ou des écarts observés dans le cadre de l'évaluation actuarielle au 31 décembre 1988.

7. FRAIS PAYÉS D'AVANCE

En décembre 1988, la Régie a loué un nouvel ordinateur afin de répondre à un besoin additionnel de puissance. En contrepartie, la Régie a cédé au locateur un ordinateur dont la valeur marchande sera amortie, en tenant compte de sa valeur résiduelle, sur la durée du bail à titre de frais de location.

8. DÉPÔTS À PARTICIPATION

Les dépôts à participation au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec sont exprimés en unités et chaque unité confère à son détenteur une participation proportionnelle à l'avoir net et au revenu net du Fonds général. Ces unités sont remboursables sur préavis selon les modalités des règlements de la Caisse de dépôt, à la valeur de réalisation de l'avoir net du Fonds général à la fin de chaque mois.

	1988	1987
Nombre d'unités	5 338 735	4 779 102
Coût des unités	4 087 945 143 $	3 628 090 926 $
Valeur de réalisation des unités	4 391 685 587 $	3 893 218 501 $
Pourcentage des unités détenues dans le Fonds général	23,9 %	22,8 %

9. IMMOBILISATIONS

	1988			1987
				(en milliers de dollars)
	Coût	Amortissement accumulé	Valeur nette	Valeur nette
Terrain	1 636	–	1 636	1 636
Bâtisses	3 605	130	3 475	3 345
Matériel informatique et logiciels	17 677	9 382	8 295	20 040
Équipement	616	434	182	306
	23 534	9 946	13 588	25 327

10. DÛ AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Ce poste comprend un montant de 150 millions $ (1987: 200 millions $) à verser au gouvernement du Québec pour le coût d'immobilisations en matière de sécurité routière.

Selon les ententes intervenues, cette somme sera versée de la façon suivante:

	(en milliers de dollars)
1989	75 000
1990	75 000

11. OBLIGATIONS ENVERS LES VICTIMES – RÉSERVE ACTUARIELLE

	1988	1987
	(en milliers de dollars)	
Demandes produites et acceptées:		
Valeur capitalisée des indemnités futures incluant la revalorisation des rentes	**2 362 000**	2 224 900
Demandes à l'étude ou non encore produites:		
Valeur actuelle estimative des indemnités qui en découleront	**141 400**	190 200
Frais de gestion futurs:		
Valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités	**134 200**	127 000
	2 637 600	2 542 100

12. ENGAGEMENTS

Au 31 décembre 1988, les engagements contractuels minimaux pour des locaux, du matériel informatique et le programme d'intervention en réadaptation se répartissent comme suit:

	(en milliers de dollars)
1989	16 794
1990	9 833
1991	6 676
1992	5 054
1993	2 475
1994 et exercices subséquents	2 483
	43 315

13. RÉGIMES DE RETRAITE

Les employés de la Régie participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics et au Régime de retraite des fonctionnaires. Le coût de ces régimes est partagé également depuis le 1er juillet 1982 entre les employés et l'employeur. Ces régimes sont à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès. Les contributions de la Régie imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 3 281 340 $ (1987: 2 496 720 $). Les obligations de la Régie envers ces régimes gouvernementaux se limitent à ses contributions pour services courants à titre d'employeur.

14. FRAIS AMBULANCIERS

Le Gouvernement a haussé, à compter du 21 décembre 1988, la tarification du transport ambulancier pour la prise en charge des accidentés de la route. Cette décision impliquerait, pour l'exercice financier 1989, une somme additionnelle de l'ordre de 35,0 millions de dollars.

15. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de 1987 ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée en 1988.

ISBN: 2-550-19821-2
ISSN: 0229-5547

Régie de
l'assurance automobile
du Québec